



12+

А. и А. Рюмины

**Кольцо Анаконды.
Арктика. Севморпуть**

Хроники

«"Северный морской путь – обогатит Россию", – пишут англо-саксонские СМИ и тем самым показывают, что помешать этому они желают всеми своими силами.

Тем не менее, к сегодняшнему дню вместо Арктики, которая по планам США должна была быть частью кольца военных объектов вокруг России» [28], звеном "кольца Анаконды", «Америка получила Арктику, в которой единолично господствует Москва – зону безоговорочного контроля России, на суше, в воздухе и на море.» [28]

История Ост-Индского прецедента

«23 апреля 1919 года. В России полыхает Гражданская война. Однако адмирал Александр Колчак распоряжается создать Комитет по Северному морскому пути.

Комитет был образован в следующем месяце, сохранился после окончания очередной русской смуты, введен (в 1921-м году) в реестр учреждений Сибревкома, затем стал союзным органом.

А в марте 1932-го года получил название – всесоюзное экспортно-импортное и транспортно-промышленное объединение "Севморпуть".

Летом-осенью того же года в СССР была инициирована дискуссия о необходимости иметь единую многофункциональную структуру в регионе Севморпути, которая занималась бы развитием не только самой трассы, но и промышленности, национальных промыслов, строительством/реконструкцией портов, энергообъектов на побережье вдоль маршрута, созданием там постоянно действующих радио- и гидрометеостанций, социальным обеспечением.

17 декабря 1932 года, разработанный по итогам обсуждения проект одобрили в Кремле: было учреждено межведомственное, но единое в плане руководства Главное управление Северного морского пути при Совнаркоме СССР (первым начальником назначили Отто Шмидта).

С 1934 года создаются региональные управления Главсевморпути в Мурманске, Архангельске, Игарке и Владивостоке.

13–18 января 1936 года в Москве состоялось совещание по расширению состава участников, занимающихся эксплуатацией Главсевморпути за счет привлечения новых ведомств и региональных администраций при сохранении, скажем так, единого функционала этого управления.

Данная мера объяснялась все более увеличивавшейся зоной экономико-географического тяготения к Северному морскому пути и усложнения задач по его использованию и развитию.

Характерно, что на том форуме Сталин в обоснование упомянутого решения отметил: "Например, британская и голландская Ост-Индские

компании были единственным органом для связей этих метрополий со своими азиатскими колониями. В ведении этих компаний были также дороги в тех колониях и в целом их экономика.

Север для нас, конечно, не колония, а часть социально-экономического обустройства страны.

Но стоит присмотреться к опыту и тех компаний по управлению дальними маршрутами и регионами из единого центра".

Столь примечательный аргумент Иосифа Виссарионовича был учтен в последующих решениях о единой управленческой системе Северного морского пути.

В середине 50-х годов статус Севморпути несколько понизили: это было Главное управление при Министерстве морского транспорта СССР.

В итоге в 1972-м году здесь открылась круглогодичная навигация, а шестью годами позже стартовала регулярная эксплуатация маршрута.» [22]

"Реставрация" границ русской Арктики

«Во времена СССР границы "русской" Арктики проходили от Кольского полуострова через Северный полюс и до Берингова пролива. Иными словами, более чем треть Арктики была советской.

До 1982 года о принадлежности большей части арктических территорий (за исключением норвежской части) к России никто не осуждал.» [28]

И все осталось бы по-прежнему, если бы не факт, что «к концу 2000-х у США оставался наименьший сектор Арктики (и то приписанный к ней только благодаря Аляске). Сразу после осознания этого США решили разыграть политическую карту» [28], руководствуясь принципом: «даже если страны не имеют никакого отношения к этому региону, общественность не должна забывать о "российском империализме".» [51]

И соответственно, «лоббируя изменение в конвенции ООН по морскому праву 1982 года, Штаты попытались изменить ключевые пункты соглашения.

Цель была проста и тривиальна – пересмотреть секторальное деление Арктики, сделав ее ресурсы "общедоступными", а право на формирование правил, без лишней скромности передать США, Норвегии, Швеции и Исландии, без России.

Разумеется, всем стало ясно, что нейтральный статус добычи ресурсов оставался бы таким же до тех пор, пока на арктическом шельфе не были бы обнаружены запасы полезных ископаемых.

Как только бы это произошло, корпорации США, прикрываемые американским военным флотом, стали бы негласными хозяевами всех "нейтральных" ресурсов.

Горбачев, а затем демократы в 1997 году громко отрезали от России большую часть Северных территорий. В 1997 году "проамериканское" правительство "демократов" ратифицировало конвенцию ООН по морскому праву, после чего Арктику разделили на сектора. И Вашингтон аплодировал.

В последующем именно из-за этого России понадобилось более десяти лет, чтобы повторно доказать право на владение своей же собственной частью арктического шельфа.» [28]

«Ещё в 2001 году в ООН была оформлена российская единая заявка на право осваивать северные широты, а также часть акватории Охотского моря.

Заявка была отклонена с рядом замечаний и возражений от некоторых стран: Канады, США, Норвегии и Дании, которые провели какие-то свои исследования.

Для окончательного понимания, почему всех вдруг заинтересовали широты, прилегающие именно к России, а, например, не к США (Аляска), Канаде, Дании, Норвегии и пр., необходимо знать: никакой ценности широты, прилегающие к перечисленным странам, не представляют ни в каком виде.

Ни в качестве морских перевозок – некуда там возить грузы (разве что самим себе), ни извлечения полезных ископаемых (если они там и есть, то Россия на них не претендует), ни в военном отношении тем более (разве что, если также воевать с самими собой).

Таким образом, нет ничего странного, что на территорию, которую Россия обоснованно считает своей, вдруг начали зариться все, кому не лень.

Россия пошла другим путём: разделила заявку (Охотское море пошло отдельно), а в северных широтах провела более обширные исследования.» [47]

«Энтузиазм России в деле возвращения Арктики уже тогда показался Штатам слишком угрожающим, а возрождение – необъяснимо велико.

Так в 2000-е годы Дания по "совету" из США заложила два корабля управления арктического класса, Норвегия – патрульный ледокол и пять фрегатов для условий севера, арктическая группировка США на Аляске начала адаптацию к северным широтам военных беспилотников, вертолетов и противокорабельных ракет.

Ввиду этого главным вопросом северных российских территорий стал не аспект экономики и Северного морского пути, а задача сохранения над этими территориями российского суверенитета.» [28]

«С прилегающей к России Арктикой: начиная с 2002 года выполнен широкий комплекс геофизических исследований, включая глубинные сейсмические зондирования – более 4 тыс. пог. км; сейсмические профили МОВ-ОГТ – более 23 тыс. пог. км; батиметрические профили – более 35 тыс. пог. км; 120 станций геологического опробования и т. д.

Исследования подтвердили, что подводный хребет Ломоносова и поднятие Менделеева являются продолжением континентальной плиты, грубо говоря, есть "естественные компоненты" окраины материка: условный треугольник: Мурманск – Северный полюс – Чукотка, площадью 1,191 млн км².» [47]

«В 2007 году была начата следующая операция. На глазах впавших в прострацию США, глубоководный батискаф "Мир" недвусмысленно водрузил российский триколор прямо на хребте Ломоносова – ровно в том месте, где кончались границы "Арктики" в советский период.

При этом российская сторона вновь доказала принадлежность трети этих территорий к континентальной части страны.

А это значит, что международные нормы о суверенных экономических зонах, в которых только и разрешалось вести добычу нашей стране (и к подписанию которых нас склонили в 90-е годы) разом перестали существовать.» [28]

Таким образом, «в 2014 году Россия получила исключительное право осваивать большую часть Охотского моря, а именно, 52 тыс. км², доказав, что фактически всё дно этого водоёма есть продолжение континентальной плиты, являющейся принадлежностью России.

Окончательно оформленная заявка на право осваивать северные широты также подана в 2014 году, но на конец 2018 года ещё окончательно не рассмотрена, что неудивительно, ввиду противодействия претендентов.

Будет ли заявка рассмотрена или не будет и какое будет принято решение, не известно. Тем более, что там всё понятно: кто девушку ужинает, тот её и танцует.» [47]

Да! «В Арктическом регионе имеются противоречия.

Они связаны главным образом с переделом сфер влияния при неполной международно-правовой урегулированности вопроса, а также

с требованиями США о передаче Северного морского пути под международный контроль.» [23]

«Однако зависеть от обстоятельств у крупных мировых держав обычно не принято. Более того, принято вообще не очень обосновывать свои претензии, а обозначаться явочным порядком.

Как, например, сделали США, Канада, Норвегия и Дания, предъявившие в ООН примерно следующие своеобразные аргументы: "по-видимому, дно Северного Ледовитого океана имеет вулканическое происхождение, но ни доказать, ни опровергнуть это невозможно, так как необходимы сложные геофизические исследования".

В этом смысле, к России вообще нет никаких вопросов: она провела те самые "сложные геофизические исследования" (объективные и дорогостоящие, кстати) и, в связи с многолетней задержкой в ООН, начала подготовку к освоению территории, принадлежащей ей по всем, международно-признанным, критериям согласно статье 76 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года» [47]

Кстати «США не ратифицировали конвенцию по морскому праву 1982 года, в том числе и потому что настаивают на своем праве проходить военным кораблям практически по всему мировому океану.» [51]

Несмотря на это «треть Арктики стала внутренней частью Российской Федерации со всеми выводами и внутренними законами.» [28] «Ибо подводный рельеф представляет из себя "естественные компоненты" окраины материка.» [47]

«Путин – тихо и вежливо вернул России разом третью Арктику и сделал себя вместе с Россией – "диктатурой и врагом цивилизованных народов".

Что не удивительно и подобная реакция была не нова, поскольку, по оценкам китайских специалистов, этим шагом Москва прирастила природные богатства страны сразу на 11 %.» [28]

«По оценкам Королевского института международных дел (КИМД), Арктика содержит 90 млрд баррелей нефти и 47 триллионов кубометров газа.

Американское энергетическое агентство US Geological Survey говорит о 30 % мирового запаса газа и 13 % – нефти. В ближайшие десятилетия Арктика станет вторым Персидским заливом.» [31]

Есть мнение также, что «в Арктике находятся 25 % оставшихся мировых запасов нефти и газа, стоимость которых оценивается в \$20 трлн.» [8] «За Северным полярным кругом одного только газа открыто более 400 месторождений, из которых разрабатываются всего 60. Остальные ранее были недоступны.» [15]

«К 2050 году арктическая нефть уже составит 20–30 процентов от общей добычи России, прогнозирует NATO Association of Canada.

Кроме углеводородов здесь сосредоточены залежи золота, серебра, алмазов, меди, титана, графита и урана.» [31] «Арктика – это 9 % мировых запасов угля.» [28]

«Премьер-министр Дмитрий Медведев подчеркнул, что арктическая зона – это "не только крупнейший сырьевой резерв страны, этот регион имеет стратегическое значение для России как арктической державы": "Здесь мы решаем важнейшие задачи – обеспечение национальной безопасности нашей страны и ее экономических интересов."» [44]

В том числе, Арктика – это и Северный морской путь.

А «за счет развития Северного морского пути мы получаем отчетливую перспективу формирования стабильной международной логистической линии, по объему грузов и, стало быть, по финансовому эффекту, по меньшей мере, не уступающую масштабам Суэцкого канала.

А то и несколько, самую малость, примерно раза так в полтора-два его превосходящую.» [26]

«Кстати, закон об Арктике, который правительство обещало принять еще в 2018 году, ближайшие полгода принят, скорее всего, не будет.» [51] Требуется время хорошенько все продумать.

Однако, кажется, что сама «природа работает на Россию: во времена сухопутных войн – с помощью генерала Мороза, в эпоху глобализации – через глобальное потепление.» [26]

Природа милостиво благоволит России

«В связи с беспрецедентным таянием льдов с 2000 года Арктика, где потепление идет в два раза быстрее остальных частей планеты, может стать ключевым транзитным пунктом из Азии в Европу.» [31]

«Существует как минимум три совершенно разные научные точки зрения о современном изменении климата.

Самая популярная в последнее время основана на концепции фатальных последствий вмешательства человека в окружающую среду.

В соответствии с ней принятые Киотский и Парижский протоколы, ведется борьба за снижение выбросов парниковых газов и прочего загрязнения.

Против выступают историки, геологи, гляциологи и некоторая часть климатологов.

Они не без оснований указывают, что в истории планеты было минимум два ледниковых периода и три, включая нынешнее, глобальных потепления – хотя в два прошлых раза промышленность на Земле отсутствовала полностью.

Третья группа специалистов указывает на цикличность процессов климатических температурных колебаний с периодом порядка 25–27 тысяч лет.

Последний ледниковый период, по их мнению, закончился около 18 тыс. лет назад, следовательно, процесс находится в нисходящей части цикла.» [26]

Однако «на тезисе о климатических изменениях заострять внимание не будем. Переубеждать человека, уверенного в том, что глобальное потепление позволит судам ходить прямиком через Северный полюс, – так же жестоко, как уничтожить детскую сказку про Деда Мороза.» [14]

«Впрочем, как все обстоит на самом деле в долгосрочной перспективе, точно не знает никто.

А вот в последние десятилетия в мире явно становится теплее, и масштаб перемен давно перешел из сферы чисто академического

интереса в актуальную экономическую, а, следовательно, и политическую проблему.» [26]

Повышение уровня Мирового океана – возможное последствие таяния ледников

Озвучена также научная гипотеза, что «изменение климата может привести, впоследствии, к уничтожению европейского сельского хозяйства.» [26]

«"Изменение климата крайне печально для многих, кто беспокоится о будущем жизни на этой планете", – пишет Washington Post.» [24]

«Важно отметить, что последнее критично не просто само по себе. Прогнозы климатических изменений тесно связаны с таянием ледников, а значит повышением уровня Мирового океана.

NASA и Национальное управление океанических и атмосферных исследований США на основании данных спутникового мониторинга считают, что рост уровня воды составляет 3,1 мм в год.

На первый взгляд – сущие пустяки, но сейчас в зоне риска находится несколько очень крупных ледяных массивов: по прогнозу ООН, в течение ближайших ста лет океан поднимется на 6,4 метра.

Для справки: Венеция и Астрахань находятся всего на 1 метр выше нынешнего океана, Калининград и Одесса – на 2 метра, Пиза и Брюгге – на 3, Владивосток и Бангкок – на 4, Шанхай и Санкт-Петербург – на 6, Сочи – на 9 метров.

Скажем, от Австралии останется примерно 75 %, а остальную часть континента, от Аделаиды до озера Эйр, займет внутреннее море.

В этой перспективе полностью уйдут под воду Нидерланды. Превратятся в острова Норвегия, Швеция, Финляндия, Дания; Британские острова превратятся в небольшой архипелаг.

Одним сплошным морем станет подавляющая часть Франции.

То есть пропадет один из ведущих регионов производства продовольствия, обеспечивающий сейчас до трети мирового потребления.» [26]

Наоборот, у нас «площадь пахотных земель, находящихся в зоне благоприятного климата, уже постепенно растет – и при продолжении

роста среднегодовой температуры увеличится в 2–3 ближайших десятилетия почти в 2 раза.

Вряд ли будет большим преувеличением предположить, что спрос, а значит и цены, на еду вырастут.

Тем самым открывая хорошие перспективы для сельского хозяйства в России.

Впрочем, перспективы – это лишь возможность, которую еще только предстоит превратить в осязаемое преимущество.

Работы потребуется много. Но гораздо хуже, когда работы нет. А значит, в будущее можно смотреть с уверенностью.» [26]

Как воспользоваться глобальным потеплением

«В научном журнале *Science Advances* вышла статья, посвященная феномену усиления морозности зим в Сибири по мере ускорения потепления в Арктике.

Ученые объясняют этот парадокс изменением маршрутов движения воздушных масс и ускорением переброса холода из полярных областей в сторону экватора. Они полагают, что обнаруженный эффект будет носить временный характер и в конечном итоге сойдет на нет.

Другое дело, что Арктика действительно тает, площадь ее ледяного покрова сокращается, причем темпы этого процесса с 2010 года выросли вдвое.» [26]

«И эта "новая Арктика" может стать благом для некоторых стран, начиная с России», – пишет *Washington Post*.» [24]

«Уменьшение площади морского льда означает, что торговый маршрут, проходящий через арктический регион, возможен.» [8]

«Как известно, Северный морской путь по ледокольной обстановке делится на два участка. От Мурманска до Енисея круглогодичная навигация была освоена еще с советских времен. Она обеспечивается существующим ледокольным флотом, который однако нуждается в модернизации.

На восток же от Енисея пока навигация возможна только с середины лета до осени, максимум 5–6 месяцев в году, чего явно недостаточно, чтобы превратить Севморпуть в полноценный транспортный коридор.» [32]

Но перспектива есть. «Проект 10510 "Лидер" предусматривает строительство трех атомных ледоколов мощностью 120 Мвт, способных разбивать лед толщиной до 4,3 м и прокладывать судоходный канал 50 м шириной.

Таким образом, "Лидер" будет круглогодично проводить по Северному морскому пути караваны крупнотоннажных судов.

По запасам продовольствия автономное плавание судна сможет продолжаться до 8 месяцев, срок его службы, как и у большинства атомных ледоколов отечественного производства, – 40 лет.» [32]

«Самое главное, если в середине прошлого века навигация вдоль северного побережья Евразии по чистой воде составляла всего 10–11 недель в году, то в настоящий момент судоходство обычными кораблями без ледокола возможно на протяжении трех месяцев, судами ледового класса – на протяжении пяти, а с ледокольным сопровождением – круглогодично.» [26]

«Кроме того, по экспертным оценкам западных институтов, Северный морской путь по большей части не будет нуждаться в постоянной проводке крупнейшими атомными ледоколами России уже к 2030 году, а значит, вопрос безопасности страны и торговых путей становится для нас ключевым.» [28]

«А пока в Северном океане тает лед. И если окажется, что чистая вода будет там не три месяца, а полгода – тогда отбоя от желающих плавать по Севморпути не будет.» [21]

«Это открывает большие возможности по использованию Северного морского пути для доставки грузов из Европы в Азию круглый год.» [5]

Меж тем «в зарубежных СМИ с новой силой зазвучали призывы "остановить таяние льдов" с помощью отказа от тяжелого топлива в Арктике и сокращения выбросов газа в атмосферу по всему миру.» [24]

«Как сообщает Euractiv, Clean Arctic Alliance призвал судовладельцев не использовать в Арктике самое грязное топливо в мире НFO (тяжелая топливная нефть).» [20] Однако пока «получается, что глобальное изменение климата явно идет на руку России.» [26]

«Многие отечественные СМИ с радостью с этим согласились и объявили, что Россия может добиться "увеличения объемов загрузки своего морского транзитного направления, отняв значительную часть грузов у южного маршрута, проходящего через территорию Египта".» [24]

«Таким образом, открывается альтернативный вариант постоянной логистической линии между Дальним Востоком и Европой.» [26]

Рынки требуют эффективной логистики

«Если очень грубо, транспортные издержки обычно составляют до 10 % общей стоимости груза.» [26]

«Сегодня 90 % грузоперевозок в мире осуществляется морским путем.» [20]

«Корабль, конечно, идет сильно медленнее не только самолета, но и фуры, однако и груза он берет куда как больше. Именно это делает морской транспорт самым дешевым в мире.

В 1985 году морские суда перевезли в сумме 3 млрд т грузов, через пять лет уже 4 млрд, а в 2000 году объем перевалил за 5,1 млрд.

Сейчас они ежегодно доставляют около 7 млрд тонн, 47 % из которых идут из Азии в Европу.» [26]

А «в Китае и Юго-Восточной Азии сегодня сосредоточено более половины всего мирового производства промышленных и две трети потребительских товаров.

К примеру, 40 % всей обуви на планете в 2016 году было сшито в Китае. Там же выпускается четверть всех тканей, в том числе треть хлопчатобумажных. Каждая вторая футболка на планете – малазийская или сингапурская. Одной только одежды в мире продается на 3,5 трлн долларов в год.

В то же время два из трех существующих крупнейших потребительских рынков находятся "на другом конце планеты". С США ясно, а вот кратчайший путь в Европу лежит через Арктику.

Сокращение сроков доставки позволит снизить обязательные объемы складских запасов готового товара примерно на 600–800 млрд долларов, что даст существенную экономию в оборотных средствах и станет очень сильным стимулом к переходу на новый маршрут.

Пока основным вариантом маршрута является путь через Средиземное море и Суэцкий канал. Построенный еще в 1869 году, технически он позволяет пропускать до 20 тыс. судов в год.

Абсолютный рекорд – 21 170 кораблей – был поставлен в 2008 году. В сутки через Суэц проходит в среднем 48 бортов.

Власти Египта пытаются повысить пропускную способность артерии путем ввода в эксплуатацию второй параллельной судоходной ветки, строительство которой закончено в июле 2015 года.

Египтяне обещают увеличить оборот до 97 кораблей в сутки.» [26]

Реалии загрузки Северного морского пути

А «по Северному морскому пути проходят фактически всего несколько десятков судов ежегодно.

Данный показатель просто не сопоставим с количеством кораблей, проходящих сегодня по маршруту Суэцкий канал – Малаккский пролив.» [8]

На данный момент также и «объем грузоперевозок, проходящий по Северному морскому пути, никак не может сравниться с показателями Суэцкого канала.» [20]

«В основном по Севморпути идут российские суда. В 2017 году нашим судам было выдано 662 разрешения на проход по Севморпути, а судам под иностранным флагом – 118.» [21] Однако «грузопоток по Арктическому пути с каждым годом растет» [11], медленно, но растет.

«Если в 1998 г. по Северному морскому пути было перевезено всего 1,8 млн т грузов, то» [11] «в 2016 году грузопоток по Севморпути составил 7,5 млн т, перекрыв рекорд советских времен.» [1]

«В 2016 году только транзитом из Берингова пролива до Баренцева моря прошли 19 судов с 214 500 тоннами груза.

Это оказалось больше чем в 2015 году, когда объем транзитных грузов на Севморпути составил всего 40 тысяч тонн.» [25]

«Объем грузоперевозок по итогам 2017 года составил 10,7 млн тонн, из них транзитными судами перевезено только 194,4 тысячи тонн.» [24]

Что подтвердил и «и. о. руководителя Администрации Севморпути Сергей Кукушкин.» [20] Он «заявил, что в 2017 году по Северному морскому пути прошло 194 тыс. тонн транзитных грузов.» [20]

«То есть 98 процентов грузов везут отечественные суда.» [21]

Показательно, что «российский грузооборот в Арктике в 2017 году значительно увеличился.» [33]

А в 2018 «году грузооборот Северного морского пути даже переплюнул лучшие советские показатели.» [37]

«По оценкам экспертов, объемы перевозок будут только расти.» [5] «Более того, Москва прогнозирует 10-кратное увеличение к 2030 году.»

[33]

Однако, «так называемое наращивание возможностей России в Арктике не столь велико, как может показаться.» [8]

«Дело в том, что иностранцы предпочитают плавать по чистой воде без дорогой ледокольной проводки. А наши суда ходят круглый год, в том числе 9 месяцев в сопровождении ледоколов.

В Арктике сейчас работают 12 ледоколов – 4 атомных и 8 дизельных.

Суда везут на Север все, что нужно для обеспечения работающих там людей и предприятий. Оттуда вывозят лес, металлы (из Норильска) и, самое главное, углеводороды.» [21]

«В то же время статистика Суэцкого канала показывает, что через Египет (через Суэцкий канал и его дублер) прошло в 2017 году более 1 млрд тонн транзитных грузов – в 5 тыс. раз больше.» [20]

«На сегодняшний день диспозиция следующая: наиболее оживлённый участок морских перевозок Севморпути: от Мурманска вплоть до полуострова Ямал (порт Сабетта).» [47] «Причем объем трафика в западном секторе Северного морского пути сопоставим с европейским.» [11]

«То есть, часть Севморпути Россия активно осваивает как в качестве торговых путей, так и добычи углеводородов: Ямал СПГ (завод по выпуску сжиженного природного газа), месторождение Победа в Карском море (Роснефть) и другие.» [47]

Проблемы мореплавания в южных широтах

«Для сравнения, традиционный морской маршрут, проходящий через Южно-Китайское море, Индийский океан и Суэцкий канал, является менее безопасным, поскольку торговые суда могут подвергнуться нападению пиратов.» [33] «Особенно, если учесть сохранение хаоса на Ближнем Востоке.» [31]

«Угрозы Ирана перекрыть всякое движение в Красном море, угрозы пиратских нападений в районе Африканского рога, в Малаккском проливе» [26] «и у сомалийских берегов тоже требуют огромной страховки и затрат на охрану судна.» [24] «Борьба с пиратами, конечно, ведется, но полного успеха не дает.

В результате судовладельцы вынуждены дорого платить за страховку и в дополнение к ней нанимать вооруженную охрану, каждый день услуг которой стоит от 3 до 6 тысяч долларов.

Одна только Moran Security Group, специализирующаяся на такого рода услугах, в 2012 году обеспечивала охрану судов на протяжении 3000 дней...» [26]

В то время, как «арктические маршруты предоставляют безопасный альтернативный путь, который может соединить Европу и Китай, а также сократить время доставки грузов до 20 дней.» [33]

«Помимо разных политических сложностей, главной проблемой служат вечные пробки в самом Суэцком канале.

Даже с учетом высокого качества организации процесса, при возникновении заторов ожидание проводки может занимать более двух суток.

И даже в таких условиях по этому маршруту проходит более 10 % всего мирового судоходства. Но египтяне обещают сократить ожидание до трех часов.

Скорее всего, это у них получится, но даже в случае полного успеха новая ветка никак не может повлиять на другой важный параметр логистической линии – ее протяженность.» [26]

А есть ли альтернатива?

«Северный морской путь позволяет значительно сократить сроки доставки грузов из Европы в Азиатско-Тихоокеанский регион по сравнению с южными маршрутами.» [16]

Это «важно, что Арктика рассматривается в качестве альтернативного морского пути для коммерческого судоходства, который потенциально может конкурировать с традиционным маршрутом Суэцкий канал – Малаккский пролив.» [8]

«В настоящий момент в летние периоды существует три торговых маршрута, проходящих через северные моря.

Во-первых,» [33] «одним из возможных вариантов является северо-западный маршрут, проходящий через воды Канады.» [8] То есть, «существует Северо-Западный проход вдоль побережья Канады и Аляски.

При этом, потребуется, вероятно, время для того, чтобы Северо-Западный проход, расположенный на самой северной окраине Канады, превратился в регулярный торговый маршрут.

Во-вторых,» [33] «в последнее время всё больше внимания начинают уделять так называемому Северному морскому пути, который проходит вдоль северного побережья России.» [8]

«И, наконец, третий – арктический путь между Исландией и Беринговым проливом.

Изменение климата привело к таянию льдов в полярных регионах. Именно эти температурные изменения сделали арктическую зону более доступной для мореплавания.» [33]

Рассмотрим пример: «Старший научный сотрудник сектора биоэкономики и устойчивого развития Центра экономических исследований Андрей Тодоров писал в своей работе "Междунородный транзитный потенциал Северного морского пути: экономический и правовой аспекты", что путь из Роттердама в Токио через Суэцкий канал занимает 11,3 тыс. морских миль, а по Северному морскому пути почти вдвое меньше – 6,9 тыс. морских миль.» [20]

«Возьмем в качестве другого примера путь из японской Йокогамы также до голландского Роттердама.

В традиционном варианте, через Тихий и Индийский океаны, Красное и Средиземное моря, потом еще немного через Атлантику выходит 12 500 морских миль, или 33 дня в пути.

И это при условии, что вы идете через Суэц, то есть проходите по требованиям канала к размеру судна.

Ибо почти 240 судов в сутки в нормативы не укладываются и вынуждены топать вокруг Африки, что увеличивает протяженность маршрута до 46 дней.

Из той же Йокогамы в Роттердам по Северному морскому пути всего 7300 морских миль и только 20 суток ходу.» [26]

«Шутка ли, если протяжённость Северного морского пути от Карского моря до Берингова составляет всего 5,5 тыс. км, а, чтобы доставить груз из Санкт-Петербурга до Владивостока, потребуется преодолеть лишь 14 тыс. км.

В тоже время по южному морскому пути это заняло бы – порядка 23 тыс. км, то есть вдвое больше по длине и времени.» [16]

«"По некоторым оценкам, иностранные грузоотправители, используя Севморпуть, могут ускорить доставку грузов на 15 суток, что может дать экономический эффект в каждом рейсе до \$ 500 тыс.", – заметил Андрей Тодоров.» [20]

Однако «ряд экспертов считает преимущество Северного пути из-за расстояния по сравнению с Южным некоторым преувеличением.» [21]

При этом остается очевидным «от Йокогамы до Мурманска через Суэц – 12,8 тысячи морских миль. А по Северному морскому пути – 5,7 тысячи морских миль.» [21]

И в результате «аналитики The Washington Post отмечают, что даже одни эти цифры изменят всю картину мировой логистики.

Изменение климата может привести к снижению роли Суэцкого канала в пользу Северного морского пути. Благодаря глобальному потеплению и решительному улучшению условий судоходства по Северному морскому пути у Суэцкого канала появилась серьезная русская альтернатива.» [26]

При этом «контролируемые США и Британией проливы через Суэц и Панамский канал, напротив рискуют потерять огромную долю собственного траффика.» [16]

Риски и преимущества

«Создавать конкуренцию и переманивать завсегдатаев Суэцкого канала в воды Арктики бессмысленно.» [24]

«По поводу будущего Северного морского пути мнения экспертов разделились. Одни считают, что Севморпуть необходим для обеспечения собственных транспортных потребностей (в Арктике наши военные, полезные ископаемые, иностранцам там не место).

Другие говорят, что увеличение трафика иностранных судов по Северному морскому пути (прежде всего для обслуживания китайского или корейского экспорта в Европу) сулит России небывалые экономические выгоды.

Правда, подсчетов этой выгоды, как уже говорилось, нет ни у одних, ни у других.» [21]

При этом есть мнение, что «если иностранное судно следует транзитом через Севморпуть без остановки в российских портах, то кроме платы за ледокольную проводку и налога с лоцманского сбора, государство не получает ничего.» [24]

В то же время, «в случае, если какая-либо компания-перевозчик хочет воспользоваться Севморпутьем как транзитным маршрутом, препятствий ей никто чинить не будет.» [24]

«Россия, вопреки мнению соседей, не против, но потребует уважения к своим интересам.» [14]

«Факторов сравнения Суэца и Северного морского пути существует множество, и в итоге вести подсчеты и делать выбор будет каждая иностранная компания в отношении каждого нового рейса.» [24]

«У Северного морского пути есть несколько серьезных минусов.

Несмотря на глобальное потепление и таяние льдов, навигация длится по-прежнему не более четырех месяцев в году.

Необходимы дорогостоящие суда ледового класса или сопровождение ледоколов, по пути нет потенциальных рынков сбыта и есть ограничения по размерам судов, что для грузоперевозок имеет решающее значение.»

[20] Одна только «потребность в ледокольной проводке добавляет к итоговой сумме свои нули.» [24]

«Здесь оговоримся: транзит через Арктику не представляет особой выгоды для российской экономики.

И возможное вступление в силу закона о судах с пометкой "сделано в России" ситуацию не изменит.» [14]

«Такие меры должны обеспечить загрузку российских заводов, в частности, суперверфи "Звезда", которую строит на Дальнем Востоке "Роснефть".» [3]

«Выгоду в теории получат отечественные судостроительные предприятия, но здесь на данный момент слишком много оговорок.» [14]

Например, «Российские заводы не готовы сию минуту взяться за выполнение крупных заказов.» [14]

«И верфь "Звезда", про которую с придыханием говорят в правительстве, освоит строительство арктических газовозов без брака и задержек еще не скоро.» [34]

«На судостроительном комплексе "Звезда" на Дальнем Востоке, который в данной ситуации называют главным бенефициаром, еще продолжается строительство основных мощностей.» [14]

Есть мнение: «рисков (в первую очередь, экологических) больше, а выгоды мало.» [24]

«Что еще более важно, использование арктических морских путей – и особенно Севморпути – до настоящего момента носило ограниченный характер.

Использование Северного морского пути осложнено, в частности, отсутствием глубоководных портов на российском арктическом побережье и непредсказуемостью ежегодного таяния льда.» [8]

Меж тем «Северная Европа рассчитывает на экономическое развитие за счет Северного морского пути.» [14]

«Ключевых преимуществ Севморпути The Washington Post предлагает ровно три.

Во-первых, время в пути становится на треть меньше, что критически важно для поставок скоропортящихся и замороженных грузов, а также одежды и обуви, продающихся сезонными коллекциями.

Одна только перспектива выйти на перевозку через Северный морской путь порядка 800 тысяч стандартных морских контейнеров TEU в год сулит получение дохода до одного миллиарда долларов, а с учетом прочих грузов – до 1,8 млрд долларов ежегодно.

Это, конечно, заметно меньше 37 млрд долларов экспортной выручки за газ, однако является хорошим дополнением к объему несырьевых доходов российской экономики.» [26]

«Но есть еще и экономические расчеты. В прошлом году дизель-электроход "Василий Головнин", направлявшийся из Архангельска в Сабетту, вынужден был остановиться перед мощными льдами и 8 суток ожидал ледокола.

В результате экономический эффект от его рейса оказался ниже расчетного на 30 процентов.» [21]

Меж тем еще один нюанс: «Хваленый выигрыш времени за счет меньшего расстояния Северного морского пути легко поставить под сомнение: контейнерные перевозки требуют точного расписания, а погодные условия Арктики слишком непредсказуемы, что заставляет перевозчиков отказываться от точных дат прибытия.

Суэцкий канал не только круглогодичен, но давно известен и развит.

Чтобы наделить Севморпуть такими качествами хотя бы в половину, России нужно вложить в его инфраструктуру сотни миллиардов рублей.» [24]

«Чтобы это стало возможным, необходимы большие вложения в строительство и реконструкцию портов, в развитие инфраструктуры.» [21]

«Для того, чтобы Севморпуть стал хоть немного похож на конкурента Суэцкого канала с его гигантским грузооборотом в 1 млрд тонн в год, России предстоит проделать просто гигантский объем работы.

Севморпуть – это ведь не некий "канал" в море, у него просто нет постоянной траектории. Эту траекторию меняют не только ледовые поля – ее приходится менять еще и в зависимости от того, какой корабль движется вдоль нашего арктического побережья – глубина осадки у кораблей разная, а на Севморпути хватает мелководных участков, которые приходится порой обходить.

Или не обходить, если в караване суда малой осадки. Чтобы Севморпуть стал круглогодичным, нужны станции метеонаблюдения, нужны диспетчерские и спасательные службы, для транзитных кораблей важны опорные порты на побережье, в которых они смогут получать необходимые услуги по снабжению топливом, по текущему ремонту, могут потребоваться и всевозможные складские услуги.» [35]

«С экономической точки зрения такие затраты могут не оправдаться в течение десятилетий.» [24]

С другой стороны, «добраться круглогодичного функционирования Северного морского пути – равносильно получению транзитного потока через него, равносильно стабильному получению доходов всем государственным предприятиям, которые будут задействованы, равносильно вечной статье доходов для государственного бюджета.» [35]

«Во-вторых, через российский Север доставка обходится дешевле.

Каждая неделя хода крупного сухогруза требует примерно 500 тысяч долларов эксплуатационных расходов, что по северному маршруту уже само по себе обеспечивает экономию примерно в миллион на один переход.

С учетом других статей экономии средняя стоимость доставки стандартного морского контейнера (TEU) обходится примерно на 11 % дешевле, а вместе с непрямыми эффектами, например, уже упомянутой возможностью не держать складской запас, общая экономия достигает примерно четверти нынешних издержек.» [26]

«Говоря о контейнерных перевозках, надо отметить, что тестовые проходы уже состоялись и в Maersk, и в COSCO, и для того, чтобы говорить об этом серьезно, необходимо строить два контейнерных хаба в концах Северного морского пути, один из них в Мурманске, один на Камчатке.» [6]

Соответственно «регион Мурманска логично становится транспортным хабом для обеспечения экономической деятельности в Арктике.

В 2019 году эта тенденция будет усиливаться. Ожидается, что в этом году в Мурманске наконец начнется строительство морских перегрузочных комплексов сжиженного природного газа от Газпрома и от Новатэка.» [51]

«Также необходимо строительство 2–3-х контейнеровозов ледового класса, которые челноками могли бы передвигаться по Севморпути, по части маршрута даже без ледокольной поддержки в период летней навигации.

Пока это звучит как фантастика, но СПГ завод на Ямале и танкеры-газовозы тоже недавно казались не совсем реальными.» [6]

«Ну и в-третьих, Северный морской путь для судоходства безопасен полностью, тогда как традиционная линия проходит через два района с определенным уровнем риска нападения пиратов.

Общий рынок охраны от пиратства оценивается в 2,2 млрд долларов в год. А в российских водах пиратов нет. Совсем. И не будет.

И воды эти простираются практически до самой Европы, где судоходство также безопасно.» [26]

Новая вводная

В режиме реального времени возникает еще один аргумент в пользу Северного морского пути.

«На транспортные судоходные перевозки все больше давят цены на топливо, и ситуация будет только усугубляться. Цены на топливо растут. Топливо выталкивает транспортных гигантов в российскую Арктику.

В 2020 году вступят в силу более жесткие ограничения по содержанию серы в судовом топливе по требованию Международной морской организации ООН (IMO). Топливо не должно будет содержать более 0,5 % серы вместо 3,5 %, разрешенных сейчас.» [20]

Более того «Международная морская организация (IMO) настаивает на том, чтобы в 2021 году ввести запрет на использование судового остаточного топлива – или так называемого флотского мазута – судами на арктических маршрутах. И воплощение идеи вполне вероятно.» [27]

Соответственно, «в 2020 году вступят в силу по всему миру и новые международные ограничения по использованию топлива на судах, что сделает морские перевозки еще более дорогими.

Аналитики и представители нефтетрейдеров уже заявили, что новые правила перевернут рынок и могут привести к росту цен на нефтепродукты и тарифы на грузоперевозки.

По данным Platts, топливо занимает 70–80 % в транспортных расходах, и, по оценке Wood Mackenzie, затраты судовладельцев на топливо вырастут более чем на 50 % в 2020 г.

В 2017 году, по данным Bloomberg, Maersk потратила на топливо для своих судов \$ 3,37 млрд. А новые ограничения увеличат затраты еще более чем на \$ 2 млрд без учета расходов на исследования и разработку.

"Я не скажу, что это шторм, но близко", – заявил директор по делам регуляторной политики датской компании Саймон Бергульф.

Как заметили в Bloomberg, сейчас нет ни одного судна, которое и близко отвечает новым правилам.

В Maersk считают, что выходом будет переход на СПГ или использование специального оборудования, которое стоит несколько

миллионов долларов для каждого судна.

Также в июле 2018 года в датской компании заявили, что создают в Роттердаме мощности по хранению топлива с содержанием серы не более 0,5 %.

Их хватит, чтобы покрыть 20 % потребностей Maersk в топливе.

Если судно нарушит правила по содержанию серы в топливе, то только за один рейс оно может сэкономить \$ 700 тыс., однако компания будет придерживаться правил, сообщил Саймон Бергульф.

В любом случае, в 2020 году ограничения по топливу вступят в силу по всему миру и транспортным гигантам придется максимально минимизировать расходы.

Поэтому они уже сегодня начинают искать альтернативные маршруты для снижения себестоимости доставки.

Вполне возможно, что частично это может позволить им сделать Северный морской путь.» [20]

Многоплановость целей

«Напомним, что интерес к развитию Северного морского пути вызван в первую очередь сокращением сроков доставки грузов из европейской в азиатскую часть в сравнении с традиционным маршрутом через Суэцкий канал.» [11]

«Но бесполезная погоня за званием альтернативы Суэца – далеко не главная цель развития Севморпути. Перекройка земного шара и его морских маршрутов – миссия невыполнимая и ненужная.

Но развитию отдельных регионов страны это однозначно пойдет на пользу. Север России изолирован от остального мира и ждет возможности выхода на глобальный рынок.» [24]

«Кроме того, это новые ледоколы, рабочие места в обслуживающей инфраструктуре, обеспечение связи и многое другое, в целом являющееся серьезным драйвером экономического роста.

И все благодаря потеплению.» [26]

«К слову, нынешнее состояние портов Севморпути и различных систем обеспечения вызывает высокие страховые ставки.

Улучшение портовой инфраструктуры на перспективных территориях, разработка арктических месторождений, строительство предприятий и наземной транспортной сети – вот что действительно выгодно России и вот для чего необходим Северный морской путь.» [24]

«Параллельно Россия занимается инфраструктурой северных земель: очистка территорий, захламленных со времён СССР, строительство портов, транзитных баз, точек обслуживания и дозаправок судов и... военных объектов, включая аэродромы, ПВО, радары и места дислокации подразделений.

Последнее ни от кого не скрывается (за исключением, конечно, того, о чём никому знать не положено), но озвучивается лишь в общих чертах.» [47]

«Впрочем, одним лишь судоходством в северных водах вопрос не ограничивается.

Даже если не считать объемы возможной добычи на новых месторождениях нефти и газа, ставших доступными благодаря отступлению льдов, для России в целом как страны с традиционно непростым климатом результат обещает положительные перемены.» [26]

Перспектива стать "поистине глобальной конкурентной транзитной артерией"

«В мартовском послании Федеральному собранию» [17] «глава государства назвал Северный морской путь "ключом к развитию русской Арктики и регионов Дальнего Востока".» [13]

«Руководство страны уже много лет пытается расширять судоходство по Северному морскому пути.» [21]

«Официальная позиция России действительно звучит претенциозно.» [24] «Огласив планы по развитию навигационных средств и портов президент России Владимир Путин» [33] «поставил федеральную задачу сделать Севморпуть именно "по-настоящему глобальной конкурентной транзитной артерией".» [24]

«В майских указах президент вновь подчеркнул важность этой цели и поручил правительству увеличить к 2025 году грузооборот Севморпути в десять раз – до 80 млн тонн за счет перевозок на растущие рынки Юго-Восточной Азии» [13] «без учета международного транзита.» [1]

«В мае 2018 года президент Путин подписал указ № 204, там среди прочих стратегических поручений в п.15"а" значится следующее: "Правительству Российской Федерации на основе стратегии пространственного развития Российской Федерации разработать с участием органов государственной власти субъектов Российской Федерации и до 1 октября 2018 г. утвердить комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, предусматривающий обеспечение в 2024 году среди прочего и развитие Северного морского пути и увеличения грузопотока по нему до 80 млн тонн".» [36]

Однако «некоторые эксперты рассчитывают к 2030 году на выход к планке только в 70 миллионов тонн.» [5]

«Из-за погодных ограничений арктические маршруты более приемлемы для транспортировки нефти, газа и сухих грузов, которые имеют более гибкие графики поставок.» [33]

«Основной грузопоток к 2029 году будут составлять сжиженный природный газ, сырая нефть, уголь и металлы.» [1]

«До настоящего момента на долю арктических морских путей приходилось всего 2 % мирового судоходства, к 2030 году данный показатель должен увеличиться до 5 %.» [33]

«По словам Михаила Григорьева, директора консультационного центра "Гекон", Минприроды России прогнозирует к 2025 году в районе Обской губы "Новатэк" на Ямале и Гыдане будет производить около 31 млн тонн сжиженного природного газа и 2 млн тонн газового конденсата, "Газпром нефть" прогнозирует 8 млн тонн нефти.

Таким образом, только грузопоток углеводородов в акватории Севморпути из Обской губы составит около 41 млн тонн.» [27]

Соответственно, «к 2026 году "Новатэк" планирует довести поставки своего СПГ по Северному морскому пути до 43 млн тонн.» [32]

«Из них 3/4 придется на "Ямал СПГ", часть которого планируется к вывозу по Севморпути в восточном направлении» [27] «с перевалкой на Камчатке.» [32]

«Россия получает возможность расширить свое присутствие на рынках стран-импортеров энергоресурсов.» [11]

Кроме того, «со временем, по Северному морскому пути могут пойти грузопотоки, переключившиеся с Суэцкого канала.» [5]

«Но установки "догнать и перегнать" Суэц по транзитным показателям дано не было, такие идеи выглядят слишком уж наивно.» [24]

Планирование безопасной навигации

А пока в Арктике приходится решать обыденные задачи. «Есть проблема с коммуникацией: в полярных областях выше 70-75-го градуса северной широты плохо работает спутниковая связь (за исключением системы Inmarsat).

Из-за высокой геомагнитной активности в полярных широтах часты сбои в работе навигационных приборов.» [21]

В декабре 2018 появилась информация: «В Мурманске будет создан ситуационный центр арктического судоходства. "Росатом" возьмет маршруты на себя.

Об этом заявил замглавы дирекции развития Севморпути "Росатома" Максим Кулинко в кулуарах форума "Арктика: Настоящее и будущее", пишет ТАСС.

Центр будет построен на базе "Атомфлота" и займется прокладкой наиболее оптимальных маршрутов во льдах между образующимися трещинами.

Это оптимизирует расходы судовладельцев. Для выстраивания маршрутов будут использоваться информационные системы, но здесь может понадобиться модернизация инфраструктуры и обеспечение постоянной интернет-мощности.

По словам тов. Кулинко, центр может появиться примерно через два года.

В общем, ничего нового, пишет ТГ-канал "Капитан Арктика". То, что Мурманск – транспортная столица Арктики, уже стало состоявшимся фактом. А "Росатом" продолжает занимать ключевые позиции в вопросах функционирования Северного морского пути, несмотря на нежелание Минтранса отдавать эту деятельность компании, имеющей свои коммерческие интересы.» [43]

Практически одновременно и «Корейский научно-исследовательский институт кораблей и океанической инженерии (KRISO) создает комплексную систему планирования безопасной навигации на Севморпути.

Президент KRISO Сан-Хьюн Су говорит, что "в Северном Ледовитом океане успешно прошел испытания один из элементов этой системы, который обеспечит информацию о прохождении судном маршрута в тяжелых климатических условиях".

Зарубежных перевозчиков волнует вопрос: кто в случае необходимости сможет прийти на помощь, как выжить в экстремальных условиях арктической зоны при аварии на борту? Сейчас на Северном морском пути всего пять спасательных станций, на которых дежурят по 4–5 человек.» [21]

Российский флаг над российской Арктикой

Пришло время комплексного освоения Арктики. «В конце апреля 2017 года Владимир Путин на совещании на острове Александры архипелага Земля Франца Иосифа говорил о необходимости транспортировки энергоносителей на судах под флагом РФ.

Безо всякой раскачки, буквально через пару недель Дмитрий Медведев поручил главе министерства транспорта М. Соколову подготовить законопроект о такой транспортировке.» [1]

В кратчайшие сроки «Законопроект Минпромторга, согласованный Минэнерго, по запрету использования иностранных судов для перевозок нефти, газа и угля, добытых в российской Арктике,» [3] поступил в Минтранс.

И «уже в конце июня 2017 года Минтранс конкретизировал формулировки и внес предложение внести ряд поправок к проекту Федерального Закона ФЗ-№ 1155137-6 "О внесении изменения в статью 4 Кодекса торгового мореплавания РФ в части, касающейся каботажа".» [1]

«Очевидно, проведена работа над отдельными пунктами, которые должны быть уложены до внесения документа в правительство: мнение лидеров нефтегазовой отрасли не может остаться неуслышанным при принятии такого важного нормативного акта.» [14]

«Правительство инициативу Минтранса одобрило и 26 июня 2017 года проект внесен на обсуждение в Госдуму.

Законопроект, ранее принятый Госдумой 13 января 2017 года в первом чтении, предлагал понимать под каботажем перевозки и буксировку не только между российскими морскими портами, но и между морскими портами, другими местами погрузки и выгрузки в России или искусственными островами, установками и сооружениями на российском континентальном шельфе.

Суть новых поправок, внесенных правительством – дать исключительные права на перевозки и хранение углеводородного сырья

и угля, погруженных на суда в акватории Северного морского пути, судам под государственным флагом РФ.

Законопроект пережил каникулы Госдумы, более срочные законопроекты, которые нужно было рассмотреть депутатам, а в ноябре 2017 года Владимир Путин анонсировал скорое принятие Закона № 1155137-6 с правительственными поправками в окончательном чтении.» [1]

«Документ стал развитием инициативы по обязательному использованию российского флага на Севморпути – соответствующие поправки к кодексу торгового мореплавания были приняты в конце 2017 года.» [3] «Это произошло 20 декабря 2017 года.» [1]

«Инициатива Минпромторга фактически продолжает собой утвержденную федеральную политику: с 1 января 2018 года с подачи Министерства транспорта в России был введен запрет перевозить грузы по Северному морскому пути на внутренних рейсах судам под иностранным флагом.

Российское "происхождение" должно быть также у судов ледокольной и лоцманской проводки, каботажа и морских судов для шельфовых ресурсных исследований.» [14]

«Мы можем прочитать, что "Суда под российским флагом получают исключительное право на осуществление следующих работ в акватории Северного морского пути:

лоцманская проводка;

санитарный, карантинный и др. виды контроля;

защита и сохранение морской среды во внутренних морских водах и (или) в территориальном море РФ;

ледокольная и ледовая лоцманская проводка в акватории Севморпути;

морские перевозки нефти, природного газа, газового конденсата и угля, добытых на территории РФ или на территории, находящейся под ее юрисдикцией;

хранение нефти и нефтепродуктов, природного газа (в т. ч. в сжиженном состоянии), газового конденсата и угля, если такое хранение осуществляется на судне в акватории Северного морского пути."» [1]

«В случае перевозок требование распространяется на транспортировку до первого пункта выгрузки или перегрузки за пределами Северного морского пути.» [3]

«Также новый закон уточняет понятие торгового мореплавания – теперь под ним понимают также деятельность, связанную с использованием судов для буксировки, хранения грузов, проведения морских ресурсных исследований, поисковых и спасательных операций.

Устанавливается также, что судно приобретает право плавания под государственным флагом РФ с даты его государственной регистрации, а также может быть зарегистрировано в одном из реестров судов при условии проведения классификации и освидетельствования.» [1]

«По словам одного из источников, требования будут распространяться также на фрахт и аренду.

Исключения возможны: если стоимость техники превышает 1 млрд рублей, вопрос будет решать подкомиссия по импортозамещению во главе с вице-премьером Дмитрием Рогозиным.» [3]

«Предлагаем нашим читателям обратить внимание, что это сейчас речь идет только о Северном морском пути, но законопроект в редакции правительства после утверждения его Госдумой оставляет возможность думать о других регионах – от Балтики до Охотского моря.

В наше тревожное время такой "задел" иметь обязательно надо.

Уже просто потому, что правительство имеет возможность реагировать на изменения обстоятельств значительно более оперативно, чем вариант с разработкой дополнительных изменений, которые снова придется проводить через Госдуму.

При этом изменения не коснутся уже заключенных контрактов на перевозку и будут иметь один год переходного периода.» [1]

«Цель – перевести в Россию налоги и иные поступления от перевозок российских грузов под иностранными флагами, которые ранее уходили в чужие бюджеты.» [14]

«Цель принятия поправок очевидна – до настоящего времени законодательство РФ не регламентировало перевозки и буксировку на территории России, которые начинаются или заканчиваются за пределами границ морского порта.

При этом суда под флагом иностранного государства сохранили возможность проводить такие работы, поскольку их деятельность регулируется международными договорами России или в порядке, установленном правительством РФ.» [1]

«То есть, сам по себе Севморпуть не закрыт для торговых флотов других государств, и никто его не собирается закрывать, однако любое морское судно для проводки будет привлекать ледоколы России и ничьи другие.

Таково негласное условие при таком же, пока ещё негласном, требовании уведомлять и получать разрешение на проход по российской территории.» [47]

Данное условие «называется прозаическим словом "транзит", который банально стоит денег. Как говорится, любой каприз за ваши деньги.» [47]

«В результате сложилась ситуация, когда российские компании, осуществляющие перевозки на судах под государственным флагом РФ, не имели никаких привилегий при перевозках между территорией России и объектами, находящимися под российской исключительной юрисдикцией.

России, активно заявляющей свои позиции в Арктике, такой ход дел был совершенно невыгоден. Меры своевременные с учетом роста перевозок по Северному морскому пути.» [1]

Интересно, а как же этот вопрос решается за океаном?

Закон Джонса в России в полном объеме

«Как подлинные демократические либералы и даже либеральные демократы, вершиной законодательного творчества мы считаем, вне всякого сомнения, закон о каботаже велико-демократических США.

Аналитический онлайн-журнал Геоэнергетика. ru приветствует оперативность и точность действий, которые помогают Российской Федерации преодолеть авторитаризм, тоталитаризм и прочие диктаторские замашки и приближают возвращение нашей страны в число самых передовых и демократических государств.

Мы уверены, что вся либеральная общественность России стоя аплодирует этому событию и лелеет надежду, что работа в этом направлении будет продолжаться и впредь – до той поры, пока закон о каботажном плавании не достигнет полного совершенства.

Если кто-то по какому-то случайному стечению обстоятельств увидит в действиях президента, правительства и Госдумы Российской Федерации хоть какой-то намек на протекционизм, защиту интересов отечественных судоходных компаний, то у нас есть 146 %-ное доказательство ошибочности такого мнения.

Ведь не может быть такого, чтобы что-то подобное может существовать в законах оплота демократии и свободолюбия, в законах США, не так ли, уважаемые люди со светлыми лицами? Нет, не может – ответит всякий рукопожатный читатель.

И, конечно, будет прав.

В США правила каботажного судоходства определяет очень мудрый закон – закон Джонса в редакции 1920 года.

Предлагаем немедленно создать инициативную группу и потребовать от правительства РФ "продолжения банкета", пока российский закон не будет полностью повторять статьи закона Джонса!

Для тех, кто – вдруг! – не знает положений закона Джонса, мы их с удовольствием повторяем.

Если груз перевозится морем из одной точки США в другую, то к судну предъявляются четыре требования:

Во-первых, оно должно быть построено на американской верфи;
Во-вторых, владельцами судна должны быть граждане США;
В-третьих, судно должно ходить под американским флагом;
В-четвертых, экипаж судна должен состоять из американских граждан либо резидентов (лиц, получивших вид на жительство).

Красиво и изящно, причем никаких исключений нет.

Даже в том случае, если груз доставляют из Сан-Франциско в Нью-Йорк, делает это судно, отвечающее всем четырем пунктам.

Никакой иронии, уважаемые читатели.

Геоэнергетика. ru очень хочет видеть, как из Санкт-Петербурга во Владивосток идут суда, построенные российскими кораблестроителями, принадлежащие российским компаниям, управляемые целиком и полностью российскими экипажами.

Да, мы прекрасно понимаем, что для этого России понадобятся новые и новые судостроительные заводы, потребуется возрождение и развитие кораблестроительной школы, что для этого нужен огромный рост объема грузоперевозок, а это возможно только при развитии производства, торговли, роста платежеспособного спроса.

Но разве для того, чтобы добиться возможности покорить законотворческие вершины, на которые сумели взгромоздиться Америка, Россия не способна добиться всего этого?

Вот и господа либералы имеют возможность принести пользу стране – пусть и они стремятся к тому, чтобы Россия сумела в самые короткие сроки добиться всего перечисленного.

Хотите, чтобы "Россия пошла по американскому пути развития"?

Добивайтесь возможности введения в России закона Джонса в полном объеме.

Мы – "за".

Пусть закон Джонса работает в полном объеме для всей России.

От Калининграда до Находки – только в России построенные корабли, под российским флагом и с российскими экипажами, как по Северному морскому пути, так и по любому другому маршруту.» [1]

Единая структура по управлению Северным морским путем

«Развитие Арктической зоны РФ поставило российские власти перед необходимостью создания единой структуры по управлению Северным морским путем.

Для этого правительство разработало законопроект, наделяющий дополнительными полномочиями по комплексному развитию Северного морского пути госкорпорацию "Росатом".» [11]

«Напомним, проект Федерального закона был разработан корпорацией для исполнения поручения президента России Владимира Путина по созданию одной структуры, ответственной за комплексное развитие Севморпути и прилегающих территорий.

Законопроект предлагает передать "Росатому" довольно обширные функции: навигационно-гидрографическое обеспечение на трассах Севморпути и акваториях портов, строительство объектов портовой инфраструктуры.» [12]

«Решение в пользу "Росатома" было принято в 2017 г.

Среди других вариантов по управлению Северным морским путем рассматривалось создание нового федерального ведомства – министерства Арктики.

Однако эта идея не получила широкой поддержки, из-за опасений властей, что на создание новой структуры уйдет много времени, и она только "раздует бюрократический аппарат".

«Если мы хотим, а мы к этому стремимся, чтобы Северный морской путь стал альтернативой Гибралтару и Красному морю, в этом случае он должен работать круглогодично.

Значит, этот проход должен постоянно быть готов к приему судов – там все время должны находиться дежурные суда.

Эту задачу лучше всего может решить "Росатом".

Я думаю, что создание специальной организации для этих вещей только усложнит и разделит ответственность.

"Росатом" отвечает и за суда, и за их работу.

А так получится, что за работу судов будет отвечать одна организация, а за их строительство – другая.

Это приведет к нестыковкам по срокам и другим неудобствам", – отметил академик Алексей Конторович.» [11]

«Корпорация получает широкие полномочия по обеспечению круглогодичного мореплавания и развития инфраструктуры Севморпути – подробно изложенные в законопроекте "О внесении изменений в Федеральный закон "О государственной корпорации по атомной энергии "Росатом" и отдельные законодательные акты Российской Федерации".» [17]

«Академик Конторович считает, что полномочия "Росатома" должны быть четко определены.

Между тем, расширение полномочий госкорпорации может привести к конфликту интересов между другими структурами, занимающимися обеспечением судоходства в водах российской Арктики.» [11]

Так как «Северный морской путь и прилегающие территории было решено передать под контроль госкорпорации "Росатом", Министерство транспорта России вскоре лишится власти над важнейшим федеральным водным маршрутом.» [17]

«Отвечать за Севморпуть должна одна организация, а не несколько конкурирующих» [11], – заключил академик Конторович.

"Росатом" – заказчик и владелец ледоколов

«По мнению экспертов, ключевым фактором выбора "Росатома" в качестве оператора Северного морского пути стало наличие у госкорпорации атомных ледоколов.

"Росатом" владеет ледоколами, с помощью которых осуществляются все транспортно-логистические операции, а также обеспечивается судоходство в районах северных морей.

"Атомфлот" имеет четыре атомных ледокола и поскольку он является структурой "Росатома", было принято решение расширить полномочия "Росатома", – считает председатель совета молодых ученых Севера Арктической академии наук Арсений Митько.» [11]

«"Атомфлот" нуждается в расширении флота судов. Задачи обеспечения ледокольной проводки большого количества судов заставляют главного оператора Севморпути – Дирекцию Северного морского пути "Росатома" искать дополнение ледоколам с ядерными силовыми установками, единственным местом строительства которых в настоящее время является Балтийский завод.» [27]

«Особую гордость россиянам дает осознание того, что наша страна единственная в мире обладает ледокольным флотом, состоящим из атомоходов.» [5]

А тут такая история. «Сейчас АО "Балтийский завод" в Петербурге» [27] «выполняет контракт с ФГУП "Росатомфлот" на строительство трех уникальных по мощности атомных ледоколов проекта 22 220: головного ледокола "Арктика" стоимостью 47 млрд рублей и двух серийных ледоколов – "Сибирь" и "Урал".» [12]

«Напомним, что по Северному морскому пути к 2029 г. должно проходить до 80 млн т грузов, для чего необходимо существенно обновить ледокольный флот.» [11]

«Не следует также забывать, отмечает Михаил Григорьев, что остаются также задачи ледокольного обеспечения северного завоза, сопровождения Северного флота, текущий каботаж, эпизодические транзитные рейсы, а также обеспечения строительства и деятельности

других проектов, реализуемых на побережье Арктической зоны России – в Норильске, Енисейском заливе, на Чукотке и т. п.» [27]

«Суда мощностью в 60 МВт превзойдут все существующие в мире атомные ледоколы.» [12] «Однако "Росатом" планирует использовать их взамен ныне действующих, но уже отрабатывающих свой срок атомных ледоколов.

Выходит, что к масштабному улучшению производственных показателей и расширению бизнеса ввод новых атомоходов не приведет.

Озвученные идеи об увеличении серии "Арктика" с трех ледоколов до пяти требуют времени для реализации.» [27]

Балтийский завод: трудности строительства новых атомоходов

Меж тем «Арктические проекты "Росатома" вызвали много вопросов у федеральных аудиторов.

Счетная палата России опубликовала доклад за 2017 год, в котором перечислены нарушения в деятельности атомной госкорпорации.

В фокусе оказалась процедура финансирования ледоколов – "долгостроев".

Проверяющих из Счетной палаты смущил тот факт, что строительство ледоколов осуществляется по разработанному в 2009 году техническому проекту, государственная экспертиза которого не проводилась.

В те годы такая процедура просто не была предусмотрена, но теперь всё выглядит как нарушение порядка реализации проекта.

Проблемы были найдены и в оценке сметной стоимости строительства.

Счетная палата утверждает, что "Росатом" не проверял сметы на достоверность, поэтому есть риск того, что общая стоимость в итоге была завышена.

При этом, несмотря на то, что заказчик проводил оплату авансом, процесс довольно часто выбивался из графика.

По данным аудиторов, в 2012–2014 годах значительная часть средств, полученных Балтзаводом, аккумулировалась на счетах предприятия и на оплату услуг субподрядчиков своевременно не направлялась.

И это уже камень в огород Балтийского завода.

Отметим, что в те годы предприятие, доведенное до банкротства и переданное в государственное имущество, переживало не лучшие времена, борясь с задолженностями по кредитам.

Задержки в сроках строительства гендиректор Балтийского завода Алексей Кадилов объясняет так:

"Во-первых, контракт на строительство ледокола был заключен в августе 2012 года, до выхода закона о закупках (ФЗ № 223) для государственных нужд на конкурсной основе.

Практически все составляющие проекта пришлось выбирать по конкурсу, а значит, переделать весь проект.

Во-вторых, задержки вызвало то, что молодые кадры конструкторского бюро "Айсберг" не имеют нужного опыта, из-за чего возникало множество переделок.

Третья причина – отставание сроков производства турбины на Кировском заводе, который выиграл конкурс".

К слову, недостающий турбогенератор был доставлен на Балтзавод в апреле 2018 года, отставание от графика составило больше 32 месяцев.

В мае успешно прошла погрузка объекта на борт "Арктики", и больше от Кировского завода Балтзавод ничего не ждет.

Пресс-служба предприятия заявляет, что специалисты Балтийского завода делают всё возможное, чтобы сократить отставание от графика сдачи "Арктики" заказчику, связанное с поздней поставкой турбогенератора на предприятие.» [12]

Однако радует, что «в сентябре 2017 года на том же Балтийском заводе в Петербурге уже спущен на воду ледокол "Сибирь", который станет самым мощным ледоколом в мире.» [9] Начались отделочные работы, установка технологического оборудования и общая пусконаладка.

«Кроме того, на заводе продолжается строительство и второго серийного ледокола "Урал".» [9]

«Пока официальные сроки сдачи трех ледоколов таковы: головной ледокол "Арктика" – 10 мая 2019 года, "Сибирь" – 25 ноября 2020 года, "Урал" – 24 ноября 2021 года.» [12]

«А в январе 2018 года на Северный флот прибыл новейший дизель-электрический "Илья Муромец".» [9]

В связи с серьезными задержками строительства судов «Счетной палатой были направлены претензии в адрес корпорации "Росатом", ФГУП "Атомфлот" и ООО "Балтийский завод – Судостроение" в январе 2018 года.

Аудиторам известно, что корпорация внесла изменения в собственные нормативно-правовые акты, по оценке эффективности использования средств федерального бюджета.» [12]

В результате «"Росатом" вводит дополнительный контроль при согласовании договоров/контрактов в части проверки наличия условий о казначейском сопровождении, утверждения типовых документов по осуществлению закупок.» [12]

Страсти по Севморпути

«Расширение полномочий госкорпорации «Росатом» задевает интересы российского Минтранса, свое недовольство в ведомстве не скрывают.» [11]

«Минтрансу в соответствии с новыми порядками отведена функция согласовательного органа по многим вопросам администрирования акватории и портов Севморпути.» [17]

«В итоге получится по сути то же самое, что мы видим на железных дорогах постсоветской России: рельсы и шпалы – у одного ведомства – ОАО "РЖД", иные звенья комплекса, обеспечивающие работу стальных магистралей, – у других компаний-ведомств, пусть и не совсем отделенных от акционерного монстра...» [22]

«В процесс уже включилось лобби не только от Министерства транспорта, но и от крупных компаний, работающих в Арктике, а также от властей регионов Арктической зоны.» [17]

«Хотя Арктика объявлена приоритетом, перманентный секвестр расходов по тем или иным причинам касается и арктических проектов.

Защищать статьи бюджета, предназначенные для финансирования развития ледокольного флота, "Росатому" в статусе куратора Севморпути будет еще удобнее.» [11]

В апреле 2018 года «вице-премьер Дмитрий Рогозин сообщил, что в ближайшее время документ о расширении полномочий атомной корпорации на Севморпути будет внесен в Госдуму.» [11]

«Счетная палата также провела экспертизу законопроекта, расширяющего полномочия "Росатома" на Северном морском пути и прилегающих сухопутных территориях.

Счетную палату смущило отсутствие информации о том, кто за это всё будет платить.» [12]

Остается открытым вопрос: «кто заплатит за расширение полномочий "Росатома" на Севморпути. Пока закон без финансовых вложений.

«Бюджетные ассигнования на исполнение названных функций и полномочий в федеральном бюджете на 2018 год и на плановый период

2019–2020 годов не предусмотрены, источники финансового обеспечения не определены, что не соответствует требованиям Бюджетного кодекса Российской Федерации", – вынесла свои замечания Счетная палата.

В итоге законопроект не был поддержан ведомством.» [12]

И как результат, «по информации источников, обсуждение нового документа было исключено из повестки заседания правительства, назначенного на конец мая.» [12]

«Как сообщил журналистам заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, ведомство, в частности, против передачи "Росатому" полномочий по выдаче разрешений на плавание по Северному морскому пути.

Сейчас этим занимается подведомственная Минтрансу организация "Росморречфлот".» [11]

«Но пока "Росатом" ведет доработку документа, и федеральный центр по-прежнему на его стороне.» [12]

Хоть истина «и кроется в деталях, которые пока еще подлежат изменениям, всё же основную мысль скорректировать уже не удастся – "Росатом" станет единственным арктическим оператором.» [17]

Очевидно, что «Минтранс по-прежнему не хочет с этим мириться.» [17]

Столкновение интересов

«Законопроекту о расширении полномочий атомной корпорации на Севморпути продолжают вставлять палки в колеса.» [12]

«Министерство транспорта готово корректировать созвучные федеральные законы и с их помощью снижать степень влияния атомной госкорпорации.» [17]

«Задержать процесс вполне мог и известный скандал между Минтрансом и "Росатомом", связанный с поврежденным танкером-газовозом "Борис Вилькицкий", перевозящим груз с завода "Новатэка" "Ямал СПГ".

По данным ФГБУ "Администрация Северного морского пути", 30 марта 2018 года стало известно, что один азипод "Бориса Вилькицкого" вышел из строя.

Ведомство считает, что танкер не имел права двигаться по Севморпути с таким повреждением, ледовый класс газовоза был снижен с Arc7 до Arc4, что наложило формальный запрет на проход через льды даже с ледоколом.

Но 9 апреля 2018 года танкер вошел в акваторию Северного морского пути под проводкой ледокола "Таймыр" "Атомфлота".

Как сообщают источники в атомной корпорации и в "Новатэке", повреждение газовоза никакой угрозы не представляло, но Минтранс настаивает на нарушении правил безопасности.

В итоге ситуация выглядит как продолжение борьбы за пост главного смотрящего за российской Арктикой.» [12]

«По словам замминистра, выдача разрешений – регулятивная функция, которую должен выполнять "Росморречфлот".» [11]

Тем более, так было: «после 1991-го статус Севморпути – ФГБУ "Администрация Северного морского пути" при федеральном агентстве "Росморречфлот" Минтранса РФ.» [22]

И «сейчас разрешения на проход по Севморпути выдает администрация Северного морского пути, но после принятия закона о

расширении полномочий "Росатома" это право может перейти к корпорации.

С таким исходом Минтранс соглашаться не хочет.» [12]

«Многие эксперты допускают, что ФГБУ могут разделить или переподчинить Росатому в связи с вышеупомянутым законопроектом.» [22]

«В "Росатоме" убеждены: удобнее, если разрешения будет выдавать госкорпорация, поскольку подведомственная компания "Атомфлот" также является флотовладельцем.

"Если "Атомфлот" возьмет на себя все функции по руководству Северным морским путем, то он должен будет взять на себя и инфраструктуру всех рек, которые являются артериями арктической зоны. И инфраструктуру портовой части.

А это все деятельность "Росморпорта" – структуры Минтранса", – отметил Арсений Митько.» [11]

«Будем надеяться, что в отношении Северного морского пути вместо принципа "Отнять и поделить" будет все же использован куда более целесообразный "Семь раз отмерь...» [22]

«Замечания Счетной палаты становятся поводом для критики внутренних процессов управления в госкорпорации, но его будущую роль в управлении Арктикой не умаляют.

Пока такого набора претензий для изменения решения правительства недостаточно.» [12]

«Битва за управление стратегически важным арктическим водным маршрутом продолжается на законодательном уровне.» [17]

«Итак, почти все составляющие Севморпути правительство решило передать под операторскую опеку "Росатома".

Это призван обеспечить направленный в Госдуму законопроект "О внесении изменений в федеральный закон "О государственной корпорации по атомной энергии "Росатом" и отдельные законодательные акты РФ".» [22]

Тем временем «"Росатом" более подробно прописал свои инструменты управления и представил новую версию законопроекта, документу был дан ход.» [12]

К августу 2018 года «Законопроект, пройдя первое чтение в Госдуме, перешел в стадию внесения поправок и дополнений.

Возобновилось внесение поправок в проект федерального закона, предусматривающего передачу госкорпорации "Росатом" «два ли не всех эксплуатационно-управленческих и контрольных функций на Северном морском пути.» [22]

«Консолидация полномочий развития Севморпути в одних руках может привести к передаче "Росатому" не только портовой инфраструктуры Арктики, но и ФКУ "Администрация Северного морского пути", курирующего судоходство.

Сейчас эти активы – в ведении Минтранса.

«Я считаю, что "Росатом" координирующим органом быть может, но в кооперации с Министерством транспорта, в частности, с "Росморпортом", потому что вряд ли "Атомфлот" возьмет на себя функции обеспечения всей береговой части – она достаточно протяженная.

Необходим комплексный подход, ведомства должны между собой договориться.

Это гораздо целесообразней и менее затратно», – отметил Арсений Митько.» [11]

«Возникнут ли на этом пути новые, более серьезные столкновения? Станет ясно совсем скоро.» [12]

Минтранс не готов уступить Севморпуть "Росатому"

«В Минтрансе же полагают, что водная и особенно прибрежная инфраструктура Северного морского пути, обеспечивающая его стыковку с сухопутными и речными маршрутами, должна остаться за ведомством.» [22]

Поэтому «Минтранс подготовил изменения в федеральный закон "О морских портах в Российской Федерации".

В основном корректировки представляют собой указание "Росатома" через запятую после "уполномоченных федеральных органов исполнительной власти" – как организации, которая вскоре станет ответственной за некоторые морские порты России.

Изменения справедливые, поскольку в законе прописана безраздельная власть Минтранса, и Арктика в новом свете под эти правила не подходит.

Однако внимание привлекает другая предложенная Минтрансом корректировка в статью 30 "Управление государственным имуществом в морском порту"» [17] «ФЗ "О морских портах в РФ" предлагается добавить один пункт: "Развитие инфраструктуры Северного морского пути, включая развитие инфраструктуры морских портов, расположенных на побережье акватории Северного морского пути, осуществляется Государственной корпорацией по атомной энергии "Росатом" в соответствии с планом развития инфраструктуры Северного морского пути, утверждаемым федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (то есть Минтрансом).

Порядок разработки, утверждения, изменения и контроля плана развития инфраструктуры Севморпути устанавливается правительством РФ.» [22]

«Таким образом, Минтранс в одном из своих основных профильных законов стремится прописать роль контролирующего и

согласовательного органа для одного конкретного случая с госкорпорацией "Росатом".

Предлагаемый пункт низводит федеральный закон до уровня слишком подробной инструкции по управлению морскими (в данном случае северными) портами страны.» [17]

«Иными словами, предлагается дуализм в управлении Северным морским путем.

Точнее, по оценке российского эксперта Анны Гороховой, позиция Минтранса сводится к сохранению за ним по меньшей мере роли инстанции, также отвечающей за эксплуатацию Севморпути.

А "Росатому" придется брать в расчет перспективы использования прибрежной инфраструктуры.» [22]

«Чтобы "Росатом" осознал потребность в долгосрочном планировании развития инфраструктуры важнейшего морского маршрута, не обязательно менять документы, выше которых – только Конституция.

Понятно, что цель предложенного пункта – в установлении контроля над процессом, который было решено передать из рук Минтранса "Росатому".

Оставшись без доступа к творческой работе над стратегией развития Севморпути, Минтранс опасается, что "Росатом" с этой задачей не справится без согласований.» [17]

«Действительно, Северный морской путь – это ведь не только сам трансарктический водный маршрут и обслуживающий его флот, но еще и разнообразная по функциям и географическому размещению система объектов на берегу.» [22]

«Но здесь стоит вспомнить, что работа самого министерства в "арктическом" направлении неоднократно вызывала недовольство федеральных властей.

Так, в конце 2016 года Дмитрий Рогозин – на тот момент вице-премьер России и председатель Госкомиссии по вопросам развития Арктики – заявил, что Минтранс не справился с работой по разработке концепции развития Арктической транспортной системы до 2030 года.

«То, что получено от министерства, трудно назвать даже эскизом», – сказал Рогозин. Концепция до сих пор так и не увидела свет.» [17]

«Эти факторы требуют наличия единого управляющего органа, занимающегося всеми вопросами эффективной работы Севморпути.

Как это имело место, подчеркнем, еще сто лет назад.» [22]

«Реакция "Росатома" на предложение Минтранса о "всеобщем" согласовании неизвестна, и вся ситуация напоминает уход от открытого конфликта.» [17]

«Упомянутые же разногласия вызваны скорее всего межведомственным соперничеством за обладание geopolitically значимым и вместе с тем потенциально высокодоходным транзитным коридором.» [22]

«Юристы госкорпорации не оспаривают изменения в федеральный закон, уже прошедшие первое чтение в Госдуме.

А могли бы: по федеральному закону, регулирующему деятельность "Росатома", госкорпорация подчиняется только президенту и правительству Российской Федерации как органу исполнительной власти, но не его профильным ведомствам.

Но если "Росатому" всё же придется согласовывать план по развитию инфраструктуры Севморпути с Минтрансом, то кому в этом случае держать ответ перед президентом за арктический "рывок"?» [17]

Напомним, что «в майских указах президент подчеркнул важность этой цели и поручил увеличить к 2025 году грузооборот Севморпути в десять раз – до 80 млн тонн за счет перевозок на растущие рынки Юго-Восточной Азии.

Если согласования еще не существующего плана по развитию Севморпути завязнут в чиновничьих согласованиях, достижение цели в заданный срок окажется под большим вопросом.» [17]

Однако уже начались волнения в мировом сообществе

«На Арктику сегодня претендуют многие. При этом в списке претендентов есть и такие страны, которые находятся от нее крайне далеко.

Причина для этой нелогичности лежит, в частности, в плоскости попыток США пересмотреть положения существующих договоров.» [28]

Например, «представители отрасли судоходства и исполнительной власти Финляндии приняли участие в конференции по вопросам морской промышленности.

В ходе мероприятия спикеры обсудили вопросы развития мореплавания в Арктике.

Впрочем, упомянутую в ходе финской конференции угрозу российской экспансии на Севморпути можно назвать фантазией.

По мнению руководителя отдела продаж и маркетинга финской судостроительной компании Aker Arctic Петри Толонен, Россия планирует запретить доступ на акваторию Северного морского пути иностранным судам.

Спикер подчеркнул, что угроза существует только в теории, но отметил, что это типичная "политика протекционизма", присущая современному миру.

Очевидно, представитель Aker Arctic имел в виду проект закона, о котором стало известно в марте 2018 года. Но, похоже, господин Толонен невнимательно изучил инициативу российского правительства.

Подчеркнем: все ограничения касаются только судов с российскими грузами на борту.

Беспокойство финских судостроителей необоснованно: мешать развитию транзитных перевозок по Севморпути Россия совсем не планирует.

Напротив, повторим, что глава государства Владимир Путин поставил федеральную задачу сделать Севморпуть именно "глобальной транзитной

артерией".» [14]

Однако «завуалированные (и не очень) обвинения России в "присвоении" самой перспективной арктической водной артерии легко объясняются экономически.

А в разговоре с Северной Европой достаточно взглянуть на карту мира.

И найти неподалеку от Мурманска, обеспечивающего беспрепятственный выход судов на трассу Севморпути, норвежский город-порт Киркенес, который перетягивает на себя перевалку европейских грузов.

Услугами норвежского порта пользуются в том числе и некоторые российские компании по ряду причин – от размеров сборов до количества необходимых разрешительных бумаг.

Северная Европа всерьез нацелена на развитие Киркенеса как значимого транспортного узла за счет Северного морского пути.

В 2018 году норвежский город выиграл еще одну битву – за право стать конечной точкой железнодорожного маршрута из Европы в Арктику.

Согласно проекту "Арктический коридор", дорогу планируется проложить от северного побережья Норвегии к предполагаемому тоннелю под Финским заливом в Эстонию, а потом по всей Европе до Берлина.» [14]

«Норвегия, кроме противостояния с Россией в военном плане, продолжит развивать транспортную инфраструктуру и, возможно, в 2019 году будет окончательно утвержден вариант железной дороги, соединяющей добывающие районы Финляндии с норвежским побережьем.» [51]

«Надо сказать, Россия в целом не старалась принять в проекте железной дороги активное участие, поэтому результат был вполне ожидаемым.

Теперь с помощью "Арктического коридора" и Севморпути Европа надеется, что через Киркенес к ним придут потенциальные китайские грузы в рамках проекта "Один пояс – один путь".» [14]

«Важна и наметившаяся в 2018-м тенденция выдачи большого количества лицензий в норвежской части Баренцевого моря.

Экологическая паранойя близка норвежцам, но экономика остается зависимой от нефти.

Так что стоит ждать разведочных работ на морской границе с Россией, и лучше нам делать это с Норвегией сообща.» [51]

«Вот незадача: для развития таких масштабных проектов в полную силу без сотрудничества с Россией никуда.» [14]

Позиция США в вопросе Северного морского пути

«Темы Севморпути и всей Арктики, а также их глобальных перспектив активизировались относительно недавно. Ни для кого не секрет, что интерес к северным широтам обусловлен, как минимум, двумя аспектами:

- наличием данных о залегании запасов углеводородов (нефти до 15 % и газа до 30 % неразведанных запасов),
- ввиду почти двукратного сокращения пути доставки грузов из Европы в Азию.

Есть ещё третий немаловажный аспект, связанный с военным противостоянием России и США, что также давно известно, ибо путь ракет через Северный полюс – самый короткий.» [47]

«Нейтралитет ресурсов Арктики, продавливаемый Америкой, как и формальный призыв сделать ее "общедоступной", ни для кого не оставляет иллюзий.

По факту это означает, что США планируют лишить всех собственников Арктики национальных арктических ресурсов и передать их только себе.» [28]

«США вознамерились оспорить право России на Севморпуть.» [16]

«Своей аферой Вашингтон рассчитывал получить контроль над ресурсами нетронутого региона по праву сильного, но неожиданно наткнулся на стремительный и жесткий отпор.» [28]

А именно, «совсем не в общих чертах Россией уже заявлено: "с 2019 года иностранные военные корабли смогут ходить по Северному морскому пути только после уведомления российских властей".» [47]

«"Для ликвидации правового вакуума в части использования Северного морского пути организована межведомственная работа по совершенствованию российского законодательства, результатом которой станет уведомительный характер плавания иностранных

военных кораблей. Работа будет завершена к началу навигации 2019 года".

Об этом 30 ноября 2018 года заявил журналистам начальник Национального центра управления обороной России Михаил Мизинцев.» [41] Тем самым «Россия вводит разрешительный принцип для проплыва судов по Севморпути.» [41]

Поскольку «Северный морской путь превращается в оживлённую судоходную артерию, с 2019 года иностранные военные корабли смогутходить по Северному морскому пути после соответствующего уведомления.» [41]

«В конце 2018 года Россия уведомила о запрете для военных кораблей иностранных государств прохождение по Северному морскому пути без предварительного уведомления, как сделал летом 2018 года французский военный корабль.

Ситуация выглядит потенциально конфликтной, если сравнить ее с поведением США в Южно-Китайском море и Украины в Азовском.» [51]

«Что, кстати, совсем не лишне на фоне громко анонсированной недавно "битвы" США за Севморпуть.

Почему порядок уведомительный, а не разрешительный вплоть до запретительного (раз территория российская), спросите вы? Ответ простой: когда будет кому разрешать и запрещать, тогда и порядок будет разрешительный вплоть до запретительного.

А пока воспринимать всерьёз натовско-американские корыта, не имеющие ледокольного сопровождения и не выдерживающие даже умеренных северных морозов, не имеет никакого смысла.» [47]

«Военные эксперты отмечают, что у НАТО нет надводного арктического и ледокольного флота, который мог бы беспрепятственно проходить сквозь льды Арктики. А у России такой флот имеется. Пока натовцы могут полагаться только на подлодки.» [31]

«Беспокойные заявления о "присвоении Россией Северного морского пути" будут слышны в международном пространстве всё чаще по мере его развития.» [14]

«Североатлантический альянс с завистью наблюдает за тем, как Москва построила десятки портов у Северного Ледовитого океана,

модернизирует старые и строит новые военные базы за Полярным кругом, и самое главное – укрепляет арктический флот.» [31]

«Спектр угроз и масштабы грабежа будут расти, а значит, 30 % мировых запасов природных ресурсов непременно станут объектом западного желания.» [28]

«Русские пока обыгрывают НАТО не только в военном, но и энергетическом сегменте влияния. Здесь активно работают "Роснефть", обнаружившая в июне первое нефтяное месторождение на Море Лаптевых, и "Газпром нефть", который уже качает нефть из месторождений в Печорском море.» [31]

«В международном хоре отчетливо слышен голос США, настаивающий на том, что Севморпуть должен быть открыт для свободного мирового судоходства.» [14]

«НАТО боится, что Северный Ледовитый океан может однажды превратиться во внутреннее море России. Более того, имея контроль над Арктикой, Россия приобретает мощный рычаг влияния на Китай – главного, по оценкам администрации Трампа, соперника Соединенных Штатов.» [31]

«В рамках общения с журналистами командующий Береговой охраной США адмирал Пол Цукунфт заявил: США считают, что Северный морской путь должен быть транспортным коридором, открытым для всего мирового сообщества.

В переводе на обыденный язык это означает, что Россия должна отказаться от своего стратегического ресурса в пользу свободного рынка.

Последние десятилетия не оставили никаких иллюзий по поводу данного эвфемизма и его реального содержания.» [9]

В сентябре 2018 года «в ходе беспрецедентных военных маневров "Восток-2018" Владимир Путин процитировал слова Ломоносова о том, что Россия в будущем будет прирастать Сибирью, а затем неожиданно добавил: "так было в прошлом веке, в нынешнем Россия должна прирастать Арктикой".

При этом слово "должна" прозвучало в речи президента отнюдь не случайно.

И каждый новый этап потери абсолютного американского гегемонизма и уменьшения его влияния, действительно будет сопровождаться все более необдуманными действиями США.» [28]

«Как известно, реальность прямо противоположна пожеланиям и мечтам Америки.

Россия самым активным образом развивает разнообразные арктические проекты, фактически сделав Арктику одним из главных приоритетов развития страны в этом веке.» [9]

«В этом ключе практика показывает, что лишь паритет военных сил, либо их превосходство способно оградить такую суверенную страну как Россия от деструктивных действий и аппетитов Вашингтона. Арктика в этом смысле – идеальный плацдарм.» [28]

«Может возникнуть закономерный вопрос: что общего между трудностями США в Арктике и их гегемонистским апломбом?» [9] «Почему Америка озабочилась вопросом именно "сегодня"?» [16] «Все очень просто.» [9] «Из-за осознания реальности угрозы.» [16]

«Северный морской путь, помимо полезных ископаемых и военной компоненты, в скором времени и сам по себе станет угрозой западному гегемонизму.

Ударом по его ключевой основе – мировым торговым путям.» [28]

США торопятся догнать Россию в освоении Арктики

«Штаты на всех уровнях – от медиа до высших руководителей страны – не скрывают своей озабоченности по поводу отставания США от России в Арктике.

Это в полной мере касается и ледокольного флота, в то время как у России в строю 40 ледоколов и идет активное строительство ледокольного флота нового поколения.» [9]

Тем самым Россия «продолжает наращивание ледокольного арктического флота, хотя он и так самый большой в мире.» [47]

А «у США на ходу от одного до трех ледоколов (в зависимости от того, кто и как считает).» [9]

«Журналист телеканала NBC News Сабрина Шанкман пишет: "Американский ледокольный флот находится в ужасном состоянии, причем на сегодняшний день на плаву остаются лишь два старых полярных ледокола".» [42] «Отмечается, что у американской стороны есть только два ледокола, из которых лишь один тяжёлый, при этом ему уже больше 40 лет.» [46]

«Другой ледокол, "Хили", построенный в 2000 году, способен выполнять лишь научную функцию.

В задачи этих ледоколов входит сбор научных данных, спасение застрявших во льдах кораблей и устранение последствий разливов нефти в наиболее удаленных частях Земли.

Кроме того, они защищают интересы США за полярным кругом, учитывая, что тающие льды открывают в регионе новые торговые возможности.» [42]

Торопиться Штатам приходится. Так осенью 2018 года «Совет национальной безопасности попросил бывшего командующего Береговой охраны США адмирала Поля Цукунфта отправить ледокол под названием "Полярная звезда" через Северный морской путь для учений.» [46]

«"Мы крупнейшая морская держава в мире, и мы просто надеемся, что корабль, построенный в 1970-х, сможет продержаться на плаву", – приводит телеканал слова политолога Хизер Конли.

Однако, как отмечает телеканал NBC News, один из действующих ледоколов "Полярная звезда", построенный 40 лет назад, уже давно преодолел ожидаемый срок своей службы и постоянно ломается.» [42] «Цукунфт выступил против.

Он сделал заявление: "Мы разбираем детали с однотипного корабля только для того, чтобы эта штука работала, и я не могу гарантировать вам, что у неё не будет серьёзных технических сбоев в ходе учений по свободе навигации, и тогда мне пришлось бы обратиться к России, чтобы её отбуксировали в безопасное место.

Так что сейчас не время – это делать."

Как указал адмирал Пол Цукунфт, корабль под названием "Полярная звезда" в нынешнем состоянии "цепляется за жизнь".» [46]

«Американский портал Business Insider пишет: "Береговая охрана отклонила запрос на арктические учения в Арктике, опасаясь, что единственный тяжёлый ледокол США сломается, и Россия должна будет его спасти."» [47] «Как пишет Business Insider, в этом случае американской стороне придётся обратиться за помощью к России.

Однако издание не уточняет, когда именно США намеревались проводить учения с использованием своих ледоколов.» [46]

Несмотря на текущие неудачи, «календарь начала строительства ледоколов крайне аморфен. Имеются масштабные планы начать строить новые суда где-нибудь в обозримом будущем.

В частности, тот же Цукунфт активно отстаивает планы строительства трех тяжелых и трех средних ледоколов. Американцы надеются заложить первый ледокол в конце 2019 года.» [9]

«По самым оптимистичным расчетам, минимальный срок, когда в Арктике появится новый американский ледокол, составляет пять лет, тогда как у России в этом регионе работает уже 40 таких кораблей.

Причем на это потребуются миллиарды долларов, но правительство США вместо этого выделяет деньги на строительство стены на границе с Мексикой.

Администрация Дональда Трампа предлагала выделить 750 миллионов долларов на новый ледокол, но в итоге эти деньги пошли на строительство стены, подчеркивает NBC.

Многие американские эксперты заявляют, что Вашингтон уже давно уступает Москве в гонке за Арктику, добавляет издание.

Одно дело, когда речь идет о застрявшем корабле, тут и другие страны помогут, но другое, если противник попытается вторгнуться в эксклюзивную экономическую зону США или вступить с ними в военную гонку.» [42]

Интересно, что понимают Штаты под «эксклюзивной экономической зоной США» [42]?

«"Дело в том, что США проигнорировали Арктику. Мы лишились будущего главного морского пути между Азией и Европой. Контроль над океаном мы уступили России и Китаю", – приводит NBC слова депутата Джона Гараменди.

Телеканал отмечает, что США осознали важность Арктики во время Второй мировой войны и тогда было построено семь ледоколов, три из которых работали у берегов СССР. Это был расцвет американского флота ледоколов, но на том все и закончилось.» [42]

И это не единственная незадача Вашингтона. Так весной 2018 года «Американские подлодки застряли в арктических льдах во время отработки ударов по условной России.

В Арктике во время учебных стрельб и отработки нанесения ударов по условному противнику подводные лодки *Hartford* и *Connecticut* попали в плен климатических условий.

Плавательные аппараты являются гордостью ВМС США и созданы по последним наработкам военно-промышленного комплекса штатов. Суда участвовали в учениях, которые оберегают безопасность Евросоюза на данных рубежах.

По истории учений подводные лодки должны были незаметно подойти до точки условного пуска ракет и отработать успешное поражение условного противника, но слишком толстый лед не позволил им всплыть.

Пользователи интернета стали подшучивать над оперативностью реагирования ВМС США и предлагали обратиться за помощью к русским

с их атомными ледоколами.» [2]

«В 2018 году американские генералы вспоминали про Арктику чаще обычного.

Из всего услышанного можно сделать вывод: в 2019-м ждем новых сообщений об экстренном обновлении (вернее сказать, создании) ледокольного флота США и, возможно, новых провокаций на Севере со стороны НАТО.» [51]

Нестерпимые переживания США

Еще больше Штаты раздражают чужие успехи. В довершение ко всем беспокойствам «значительно увеличил грузоперевозки терминальный комплекс "Ямал-СПГ", из нового порта Сабетта уже ушли пять партий сжиженного газа – в Европу, Китай и США.» [21]

Все началось в конце июля 2018 года, когда «произошло знаковое для геополитики событие – в китайский порт "Цзянсу" прибыло два российских танкера с сжиженным газом от "Ямал СПГ".» [16]

«Гендиректор "Атомфлота" Вячеслав Рукша рассказал в 2017 году "Коммерсанту", что себестоимость доставки тонны СПГ в японский Кобе через бельгийский Зеебрюгге – \$ 96, по северному маршруту – \$ 58, в китайский Янтянь – \$ 91,5 и \$ 64, соответственно. Разница – \$ 20–25 за тонну.» [20]

«Прибывшие 19 июля в Китайскую народную республику (КНР) СПГ – танкеры "Владимир Русанов" и "Эдуард Толль", доставили газ не просто в рамках символического жеста, а в масштабах долгосрочного проекта, включающего в себя крупнейшие мировые фирмы и корпорации – российский "Новатэк", китайскую "CNPC", фонд КНР "Шёлковый путь", французскую компанию Total и другие.» [16]

«Так, французская Total, которую американцы "пнули" из Ирана, в мае за \$2,6 млрд приобрела 10-процентную долю проекта "Арктик СПГ-2". У Total уже имеется 20 % доли в "Ямал СПГ".» [31]

«И мало того, что такой конкурент как Россия в этой области сам по себе пугает Америку, так еще и маршрут, по которому Москва открыла этот новый транзит – никак ею не контролируется!

Эти два танкера вывели Вашингтон из себя именно потому, что стали первыми энергетическими транспортами, прошедшими по сугубо российской морской артерии, исключительно российского Северного морского пути без ледокольного сопровождения!

Это стало гвоздем в гроб осознания реальности и успешности "арктического проекта", а потому "монопольное" положение Москвы в водах, омывающих север Евразии резко "возмутило" Белый дом.

А как иначе?

Не для того Америка отделяла Эритрею, сажала марионеточное правительство в Йемене, подогревала бесконечный конфликт в Судане, чтобы лишиться монопольного контроля над пока еще "главной" артерией мира – Суэцким каналом.

Многие ли им будут пользоваться, когда открывающийся российский морской путь вдвое короче, а вопрос со льдом берет на себя крупнейший ледокольный флот и Москва?» [16]

Пилотный проект Maersk Line

Несмотря ни на что, «крупнейшая в мире судоходная компания Maersk Line тестирует воды Арктики» [24] по маршруту Находка (порт Восточный) – Пусан – Берингов пролив – Бремерхафен – Санкт-Петербург.

«Она же и построила на верфи в Чжоушане (Китай) судно Venta ледового класса Arc4 – длиной в 200 м и шириной 35 м.

Всего таких судов построено четыре, у Venta есть еще три сестры: Vistula, Volga и Vayenga.

Они предназначены для плавания в зимних условиях при низких температурах, имеют защищенную палубу для безопасной швартовки в зимних условиях и закрытые крылья капитанского мостика для безопасного маневрирования и захода в гавань.

А топливо, используемое на этих судах, полностью соответствует правилам – требованиям Зоны контроля выбросов (Emission Control Area, ECA), установленным Международной морской организацией.

Но в высокие широты по нашему Северному морскому пути первой отправилась именно Venta. Вышел в море контейнеровоз под датским флагом.» [21]

«Судно-«первопроходец» датской компании Venta Maersk – новый контейнеровоз ледового класса водоизмещением 42 000 тонн.» [24] «За один раз одно из семи новых судов ледового класса компании Maersk может перевозить 3,6 тысяч стандартных контейнеров.» [20]

«Разрешение на плавание датского грузового судна Venta было выдано администрацией Северного морского пути (организация, подведомственная Федеральному агентству морского и речного транспорта "Росморречфлот") 24 июля 2018 года.» [29]

«На подготовку рейса ушло 10 месяцев – переговоры компании с "Росморречфлотом" и с администрацией Севморпути начались еще в октябре 2017 года.

В компании также уточнили: на судне работали 26 членов экипажа, прошедшие специальную подготовку к плаванию во льдах. Так же Venta

взяла на борт российских ледовых лоцманов, "которые находились на судне в течение всего транзита для обеспечения безопасности прохода".» [21]

«Насколько это выгодно для России и стоит ли гнаться за званием "второго Суэца"?» [24]

23 «августа 2018 года контейнеровоз Venta Maersk, груженный рефрижераторами с рыбной продукцией» [21] «(185 контейнеров замороженной рыбы на борту), проследовал из приморского порта Восточный» [24], что в заливе Находка на Японском море, «в южнокорейский порт Пусан, и там загрузился электроникой.» [21]

После чего 28 августа 2018 года «контейнерное судно Venta Maersk вышло из южнокорейского Пусана и взяло курс на немецкий Бремерхафен, что потребовало 23 дня по Северному морскому пути.» [20] «Venta Maersk вез российскую рыбу и электронику из Южной Кореи, товары были предназначены в том числе и для европейских потребителей, отмечал The Independent.» [29]

«Обычно подобный груз идет с Камчатки в европейскую часть России либо по железной дороге, либо по морю: сначала в обход Евразии до европейских портов, затем, после перегрузки, до балтийских портов России.

Но вместо маршрута через Суэцкий канал расстоянием в 23 000 км Maersk проложила более короткий маршрут (14 000 км) через Берингов пролив и Северный морской путь – к порту Санкт-Петербург.» [24] «Если бы контейнеровоз выбрал традиционный путь через Суэцкий канал, это заняло бы 50 дней.» [21]

«Это был первый рейс судов крупнейшей в мире датской транспортной компании Maersk по арктическому маршруту.» [20]

«До сих пор контейнеровозы по Северному морскому пути не ходили, и в этом уникальность подобного рейса.» [21] «Проход Северного морского пути занял 20 дней.» [20]

«В Росморречфлоте сообщили, что главной задачей было обеспечение безопасности плавания.

«Уже сейчас по Севморпути ходят отечественные суда значительно больших размеров и тоннажа, – сказали там. – Для Maersk главным была

проверка возможности осуществления рейса в точном графике.

В случае положительного результата это обеспечит выстраивание морской логистики на Северном морском пути в виде твердого расписания.

Этот рейс и для нас очень важен, потому что отечественные компании давно мечтают, чтобы был наложен недорогой канал транспортировки дальневосточной рыбы к основным потребительским рынкам в европейской части страны.

Контейнеры-рефрижераторы, которые загрузили на Venta, – это груз, требующий пунктуальной логистики".» [21]

«В датской компании заявили, что проход по Северному морскому пути был пробным.» [20] «Он позволит определить оперативную целесообразность контейнерных перевозок по Северному морскому пути и собрать данные» [21], и «что таким образом изучают коммерческий потенциал маршрута через Северный ледовитый океан.» [29]

«Maersk хотела протестировать арктический маршрут как альтернативу контейнерным перевозкам из Азии в Европу через Суэцкий канал.» [30] «Задачей рейса должна была стать проверка возможности использовать путь, который проходит в водах российской Арктики.» [29]

"Мы планируем новые услуги согласно запросам наших клиентов, торговым сценариям и центрам народонаселения", – сообщили в датской компании.» [20]

«Если проще – компания попытается просчитать коммерческие преимущества провоза груза по Севморпути. Пока что таких расчетов нет ни у кого.

Транзит иностранных судов по Северному морскому пути пока небольшой и номенклатура грузов только определяется, подчеркнули в Росморречфлоте.

Здесь играют роль множество факторов. И самый серьезный – это гидроклиматические условия маршрута.

Скорее всего предпочтение отправителей будет отдаваться грузам, не требующим сверхжесткого расписания рейсов.» [21]

«По данным навигационного портала Marinetraffic, в Германию Venta Maersk прибыл 22 сентября.» [20]

«В итоге судно действительно прошло по кромке льдов российской Арктики, обогнуло Скандинавский полуостров и частично выгрузилось в немецком порту Бремерхафен, после чего взяло курс на Петербург.

В Финский залив Venta Maersk зашёл днём 26 сентября.» [30] В итоге «в пути судно провело около 35 дней. Судно предназначено для работы в замерзающих водах Балтийского моря, где и останется после первого плавания сквозь Арктику.» [24] «После этого рейса она будет работать в замерзающей части Балтийского моря.» [21]

«В электронном письме The Independent компания подтвердила успех "разового пробного прохода" по Северному морскому пути, отметив, что судну "по мере необходимости" оказывали помощь ледоколы.

В целом, по Северному морскому пути вдоль берегов России успешно прошел первый контейнеровоз.» [29]

«На пленарном заседании на Восточном экономическом форуме-2018 президент Владимир Путин назвал отправку Venta Maersk историческим событием в истории судоходства.» [30]

«Это событие такого же масштаба, как и первое успешное плавание по Севморпути за одну навигацию, которое совершил ледокольный пароход "Александр Сибиряков" в 1932 году. Или рейс танкера-газовоза "Кристофф де Маржери" в 2017 году из Норвегии в Южную Корею.

От мыса Желания на Новой Земле до мыса Дежнева (2193 мили) он прошел за рекордные 6 с половиной суток – танкеру, что называется, повезло, вода была чистая и ледокольного сопровождения, или, как говорят специалисты, проводки, просто не понадобилось.» [21]

Китай не отстает

«Maersk – не единственная компания, желающая испытать Севморпуть.» [24]

«В мае 2017 года министры иностранных дел Китая и России обсуждали проект Полярного шёлкового пути, который включал бы развитие инфраструктуры Северного морского пути, в частности модернизацию морских портов в Мурманске, Сабетте, Архангельске, Тикси и Уэлене. Реализация этого проекта принесёт выгоду России как стране-транзитёру.» [50]

Так уже «за первые месяцы летне-осенней навигации 2018 года Китай совершил четыре рейса в арктических водах России.» [49]

«Как будто бы символизируя чистоту намерений в отношении Арктики, китайская судоходная компания COSCO направила по Северному морскому пути четыре судна.

В августе грузовые суда Tian You, Tian Jian, Tian Hui и Tian En прошли по нему транзитом с востока на запад. По крайней мере на борту двоих из них находилось оборудование для ветроэнергетики. Китайские суда выбирают арктические льды для перевозки "зеленого" груза.

Ледовая обстановка была сложной – так "Росатомфлот" характеризует ледокольную проводку китайских судов по арктическому маршруту.» [25]

«Первое судно китайской компании Cosco Shipping преодолело всю трассу Севморпути.» [49] «5 сентября Tian En прибыл во французский Руан.» [25]

«В начале сентября 2018 судно Tian En китайской компании Cosco Shipping завершило свой первый арктический рейс в Европу.» [24]

«Этот рейс стал не только первым в Арктике для самого судна, но и первым транзитным рейсом по Севморпути между Китаем и Францией, сообщает издание Mer et Marine.

На борту было 63 единицы оборудования весом до 70 тонн, в том числе 21 лопасть для ветровых установок.

Наиболее сложная часть маршрута пришлась на Восточно-Сибирское море и пролив Вилькицкого, где площадь ледового покрова достигала

90 процентов, сообщает "Росатом". Суда шли в сопровождении атомных ледоколов "Таймыр" и "Вайгач".

Серия китайских транзитных рейсов по Северному морскому пути свидетельствует о заинтересованности китайских компаний в коммерческом использовании маршрута, заявляет "Росатом". Но пока транзитных перевозок по нему было немного.» [25]

Несмотря на это, «к маршруту присматривается японская Mitsui O.S.K. Lines.

В разговоре о привлекательности маршрута звучит слишком много "но", и крупные перевозчики стремятся самостоятельно проверить их на практике.» [24]

«На 2019 год запланировано еще больше транзитных рейсов китайских государственных компаний, сообщает компания.» [25] «Но это число не идет ни в какое сравнение с тем объемом перевозок, которое Китай обеспечивает на южном направлении.

Проба арктических вод нужна исключительно для получения новых компетенций и опыта.» [49]

Несмотря на это, «у России серьезные планы на арктический судоходный маршрут, соединяющий Азию и Европу.» [25] «И уже сейчас с участием крупнейшего в мире российского ледокольного флота и таких экспортёров как Китай и Европа Севморпуть сокращает маршрут поставок товаров на 40 %.» [28]

Здоровая реакция США

А в это время «в Вашингтоне попросту не согласны с тем, что такой важный в перспективе маршрут находится в сфере ведения России, и всё.» [16]

А «дело в том, что уже сейчас "развитые" экономики ЕС и США практически полностью исчерпали легкодоступные ресурсы на своей территории.

И даже марионеточные правительства стран-доноров не обеспечивают нужный объем.

Тем не менее, машина потребления продолжает разрастаться, а значит было ясно, что рано или поздно руками Вашингтона корпорации обратят свое внимание на арктическую "кладовую", большая часть которой единолично принадлежит Москве.

Как известно, ради прибыли капитализм пойдет на что угодно.» [28]

«США, как и всегда, когда почва уходит у них из-под ног, начинают вести себя как дикий варвар. По праву силы и пистолета – с полным пренебрежением к установленным правилам.

Вот только Россия – это не Ирак, и пистолетом перед ней не помашешь.

А поскольку обоснований здесь нет никаких, приходится сводить все к исторической позиции: "Северному морскому пути необходимо придать статус международной транспортной артерии".

Об этом ещё в 1964 году заявлял Вашингтон в споре с Советским Союзом.

Тогда флот США несанкционированно проследовал вдоль арктического побережья СССР и оправдался тем, что не считает эти воды советскими.

Западный мир, мол, видит их исключительно международными.

К счастью, несмотря на "плач" ряда аполитичных людей о том, что Россия якобы "слишком мягко ведет себя с Западом", это касается лишь дипломатической и экономической сферы.

В военной же области, современная Россия во многом жестче, нежели был в свое время СССР.

Поэтому командующий Береговой охраной США адмирал Пол Цукунфт, не так давно возродивший идею о признании Северного морского пути – международным маршрутом, и словом не обмолвился о возможности вести себя также, как его предшественник в конце 60-х годов.

Он понимает, что маневры ВМС "по обеспечению свободы мореплавания" в Южно-Китайском море (с целью ограничить активность Китая по "приватизации" морского пути) – это одно, а вот лезть с тем же в Арктику, к самому побережью России, совершенно другое.» [16]

«По мере того, как США разворачивают торговые войны с Китаем, Ираном и странами Евросоюза, проекты безопасных сухопутных и речных транспортных магистралей через территорию России будут приобретать всё большее значение, становясь в перспективе приоритетными для трансконтинентальных перевозок в Евразии.» [50]

Таким образом, «помимо собственных военных возможностей, у Москвы на руках имеются и союзники, разделяющие те же взгляды.

И союзники эти – особенно европейская их часть, ввиду обострения отношений с Вашингтоном просто так прогибаться более не намерены.

Все понимают, что тысячного китайского предупреждения тут не будет – ответ последует незамедлительно, поскольку Арктика для нашей страны еще важнее, чем был в свое время Крым.» [16]

А зачем Китаю Арктика?

«Китайский интерес к Арктике возник давно, но осторожность сменилась решительностью только в 2018 году – в январе Госсовет республики опубликовал первую в своей истории Белую книгу о государственной политике в Арктике» [49], «в которой детально описал "Полярный шелковый путь" – один из маршрутов проекта "Один пояс. Один путь".» [31]

«А, чтобы ни у кого не возникло сомнений в обоснованности, Пекин уже объявил себя околоарктической страной.» [15]

«В документе Китай именуется полноценным игроком в Арктическом регионе, "приарктическим государством". Последний тезис нередко называют чистой провокацией.

Объяснения Пекина просты: процессы в Арктике (например, климатические изменения) влияют на всю планету.» [49] «В особенности на страны, расположенные "в непосредственной близости".» [15]

«И регион Арктики находится под юрисдикцией международных правовых норм, установленных ООН. А значит, и Китай имеет полноправное отношение к "северным" делам.

Своим статусом наблюдателя в Арктическом совете Китай пользуется активно и стремится к постоянному присутствию на дискуссионных площадках любого уровня.» [49]

Очевидно, что «Китай старается обеспечить себе лучшие позиции заранее. Разве что, в отличие от США и Запада в целом, делает это тихо, без лишнего бахвальства и пустого шума.

Например, строит собственный ледокольный флот.» [15]

«Несмотря на свою активность в Арктике, исключительных прав в регионе КНР не имеет. И к концу 2018 года напоминания об этом стали звучать с самых высоких трибун.

В сентябре президент Финляндии Саули Ниинистё заявил, что "Китай не является членом Арктического совета, и у этой страны нет никакой территории или прав в зоне Арктики".

В то же время, несмотря на категоричные цитаты президента, Финляндия продолжает активно развивать отношения с Китаем на северном направлении.» [49]

«Пекин уже готовит базу для широкой экспансии в приполярные области планеты с целью закрепить их часть за собой.

Издание Global Times опубликовало статью, в которой с нескрываемой гордостью рассказывается о начале стыковки на верфи Jiangnan на острове Чансин в Шанхае основных блоков корпуса ледокола "Снежный дракон-2" (" Xuelong-2").

Сборка 11 блоков продлилась до конца августа 2018 года.» [15]

«Осенью 2018 года на воду был спущен второй ледокол в китайском флоте "Снежный дракон-2" – хоть и строящийся на китайских верфях, но созданный по проекту финской Aker Arctic.» [49]

«После чего начались внутренние отделочные работы, установка крупногабаритного оборудования (в том числе двигателей) и общая пуско-наладка.

Окончательно 123-метровый корабль будет закончен летом 2019 года» [15] «– второй китайский ледокол для полярных исследований.» [51]

«Как заявляется, он сможет трехузловым ходом ломать лед толщиной до полутора метров и будет иметь дальность хода в 14 тыс. морских миль.

Он станет крупнейшим кораблем ледового класса, полностью построенным в Китае.» [15]

«Затевая торговые войны с Китаем, Америка увеличивает привлекательность российских транспортных коммуникаций.

Между тем, не только Китай, но и другие страны Евразии могут проложить дорогу на европейские рынки и наладить евроазиатские коммуникации через совершенно безопасные маршруты по территории России. И чем больше военно-политический прессинг США, тем привлекательнее эти маршруты.» [50]

Так «Финны надеются на поддержку китайских инвесторов в создании железнодорожного "Арктического коридора" между Рованиеми и норвежским Киркенесом, который обеспечит Финляндии доступ к северным морям.» [49]

«Финляндия подводит итоги своего председательства в Арктическом совете, которое завершится в мае нового года.

Арктический саммит продавить так и не удалось, несмотря на заявления президента Финляндии: до конца своего арктического "правления" страна проведет форум. Продолжит ли бороться за эту идею Исландия, которая принимает председательство, пока не известно.» [51]

«Сегодня Поднебесная уже никого не удивляет темпами наращивания размеров своего флота.

На этом фоне какой-то ледокол не производит впечатления. Вот только взгляд на географическую карту вызывает изумленный вопрос – для чего он нужен стране, в принципе, не имеющей выхода ни к одной из полярных областей планеты?

Тем более что даже по названию понятно, этот дракон уже второй, а значит, где-то есть и первый. Правда его китайцы предпочитают скромно именовать только ледокольным судном снабжения.

Все дело в том, то Китай всерьез нацелился на Арктику. И Антарктику тоже. Юридически сегодня они ничьи.

Претензии на их территорию предъявляют много стран, но окончательное соглашение "о демаркации границ" по сей день отсутствует.» [15]

Именно поэтому «для Пекина сотрудничество с по-настоящему арктическими государствами стратегически важно. Прежде всего, в экономическом разрезе: морскому торговому маршруту через Южно-Китайское море необходима альтернатива.

И дело не только в пресловутом (но несколько сомнительном) сокращении сроков при проходе через северные моря. "Южный" маршрут находится под контролем США, и любое обострение в отношениях может закончиться блокировкой китайских торговых судов» [49], так как «на тихоокеанских морских маршрутах господствует американский 7-й флот.

Между тем, в Европу можно попасть и через территорию России. Сейчас с этой целью Китай использует Транссиб, а также стремится выйти на европейские и североамериканские рынки обходным путём по так называемому Полярному шёлковому пути.» [50]

«"Учитывая все преимущества арктических торговый путей, Китай намерен воспользоваться возможностями арктических морских путей для создания Полярного шелкового пути, который станет составной частью инфраструктурной инициативы "Один пояс и один путь", являющейся в свою очередь одним из важнейших компонентов BRI", – пишет Сабрина Сиддикви в статье для издания Asian Times.

Инвестирование в развитие этих арктических маршрутов обусловлено тем, что они позволяют сэкономить деньги и время при транспортировке товаров, поэтому могут быть использованы для развития коммерческой торговли.» [33]

С этой целью «Китай внимательно изучает арктические маршруты и возможные перевалочные пункты как на морских, так и на воздушных трассах.

Очередным предметом китайского интереса стала Гренландия (подконтрольная Дании), решившая создать на своей территории три крупных международных аэропорта.» [49]

Естественно «Поднебесная содействует Гренландии и в разработке минеральных ресурсов.» [31]

«Китай заявил о готовности вложить в проект аэропортов 1,5 млрд долларов уже больше года назад, но решение до сих пор не принято. Правительство Гренландии готово принять помошь Китая.

Но Дания не хочет терять экономическую власть над своей автономией, боясь к тому же вызвать недовольство Штатов, для которых Гренландия важна из-за авиабазы Туле – части американской системы раннего предупреждения о баллистических ракетах.

Вывод – навести мосты через высокие северные широты Китаю еще долго будут мешать политические вопросы.» [49]

«Долгое время климат делал вопрос Арктики чисто академическим, консервируя его в незаконченном виде.

Все изменило глобальное потепление, не только открывшее доступ к акваториям, но и изменившим экономический баланс расчетов себестоимости добычи там полезных ископаемых.

В особенности энергоресурсов. Разведка показывает, что их там есть очень много. Вот отсюда ноги и растут.» [15]

«В арктических регионах уже идет разработка нефтяных и газовых месторождений, что в очередной раз подчеркивает актуальность Полярного шелкового пути, поскольку он позволит обеспечить кратчайший маршрут доставки энергоресурсов и увеличить энергетическую безопасность Китая.» [33]

«Что бы там ни говорили фрики постиндустриализма, но экономика всегда основывалась и всегда будет основываться опираться на запасы сырья и энергии.

Чем их больше, тем выше независимость государства, а значит, и его геополитическая мощь.

При условии, конечно, наличия соответствующей промышленности, научно-технической базы и вооруженных сил, способных интересы государства защитить.

В Китае важность наличия собственной ресурсной базы понимают хорошо.

Это прямо следует из Политики Китая в Арктике (China's Arctic Policy), опубликованной Информационным бюро Госсовета КНР.

В ней четко изложена простая, как лом, концепция. На планете открываются два огромных и пока ничейных региона. Там найдены огромные запасы всего в хозяйстве нужного.

Задачей страны является обеспечение закрепления за собой их доли в размере, соответствующем потребностям и возможностям Китая.» [15]

«Однако есть и серьезные проблемы, в арктическом регионе преобладают суровые погодные условия, он значительно удален от Китая, поэтому для обеспечения бесперебойной работы Полярного шелкового пути потребуются специальное оборудование, сложные технологии и высококвалифицированные специалисты.

К тому же корабли могут пройти по арктическим маршрутам только в летние месяцы, хотя специализированные танкеры могут обеспечить трансполярную перевозку и в зимние месяцы.» [33]

«На основании чего развивать свои арктические программы в Китае начали» [15] заведомо давно.

«Всё, чем сегодня без ограничений может заниматься в Арктике Китай, – изучать ее. И несмотря на то, что в 2018 году новостей о

китайских северных исследованиях стало в несколько раз больше, процесс идет уже не одно десятилетие.

В 1981 году при китайском министерстве природных ресурсов появилась Арктическая и антарктическая администрация, которая с 1997 по 2017 год организовала восемь научных экспедиций в Арктику, а также открыла две полярные станции, в Исландии» [49], и «в 2004 году собственную постоянную арктическую станцию в Ню-Олесунн на Шпицбергене.» [15]

«В 2013 году китайские ученые вместе с представителями шести институтов стран северной Европы организовали Китайско-Североарктический исследовательский центр.

В конце июля 2018 года стартовала девятая арктическая экспедиция Китая, в ходе которой ученые протестировали ледовую станцию-беспилотник. Изобретение китайских специалистов позволит проводить исследования даже тогда, когда регион будет скован льдами.

18 октября 2018 года начала работу китайско-исландская арктическая обсерватория, расположенная в исландском Кархолле. Цель объекта – проводить исследования атмосферы, биосферы, ледового покрова и океана.

Пекин планирует вскоре удвоить количество полярных экспедиций. Для этих целей предназначен уже упомянутый ледокол "Снежный дракон-2", который будет сдан в 2019 году.» [49]

«Недавно Китайская национальная ядерная корпорация объявила открытый конкурс на проект строительства атомного ледокола.» [50]

«Вскоре после этого предполагается начало строительства на китайских верфях первого атомного ледокола для самостоятельного прохода по более дальним маршрутам. Сегодня Китай, как и остальные государства, пользуется услугами российского "Атомфлота".» [49]

«Впрочем, и без того, только на тактическом среднесрочном уровне, Поднебесная в Арктике ставит перед собой вполне амбициозные цели.

Например, в рамках "Пояса и Пути" не менее чем 10 % грузооборота через Северный морской путь планируется осуществлять только на китайских судах и с проводкой исключительно китайскими ледоколами.» [15]

«Ожидается, что к 2020 году на долю арктических морских маршрутов придется, ни много ни мало, 5-15 % торговли Китая.» [33] «Скромно и со вкусом.

Но главным инструментом Китая остаются деньги. Пекин активно инвестирует в инфраструктурные проекты, связанные с полярными областями.» [15]

«Китайцы проявляют активность в региональных бизнес-проектах.» [31] «В особенности в добычу ресурсов. Например, проекты с Норвежской Элкем или шведским Вольво, превосходят 2 млрд долларов каждый.» [15]

«Для Китая куда важнее включиться в разработку российских газовых месторождений. Компании КНР уже стали важными партнерами в проектах на Ямале: крупный пакет акций в "Ямал СПГ", растущий импорт сжиженного природного газа.» [49]

«Напомним, что именно благодаря выделившей \$12 млрд КНР удалось спасти проект "Ямал СПГ", попавший под американские санкции в 2014 году.

В сентябре 2018 года Госбанк Китая объявил о намерении вложиться в "Арктик СПГ-2".

Однако китайцы, как обычно, не складывают все яйца в одну корзину. Когда в ноябре прошлого года Трамп отправился в Пекин, китайская нефтяная THK Sinopec подписала контракт на разработку "Аляска СПГ" – экспортного терминала для сжиженного природного газа на тихоокеанском берегу США.» [31]

«Учитывая то, что КНР обладает крупным пакетом акций в Ямал СПГ, который должен обеспечить поставки четырех миллионов тонн СПГ в год, развитие арктического региона имеет для Пекина важное значение.

Как только Полярный шелковый путь будет полностью введен в эксплуатацию, проект Ямал СПГ позволит России удвоить свою долю на мировом рынке СПГ.

Расширение доступа к арктическим районам также отвечает интересам России, поскольку она получит больше возможностей для добычи полезных ископаемых.» [33]

«К проектам в других субъектах Арктической зоны РФ Китай пока только присматривается.

Но больший интерес у инвесторов вызывают дальневосточные регионы, близкие к Севморпути. В декабре 2018 года Минвостокразвития сообщило о намерениях шанхайской компании "Чжумпу" построить на берегу Авачинской губы в Камчатском крае современный судоремонтный завод.

"Китайская компания готова приступить к строительству в течение года. После завершения строительства завода планируется формирование промышленной зоны, включающей в себя складские помещения и перерабатывающее предприятие", – сообщает пресс-служба министерства.» [49]

«В расчете, что, когда дело дойдет до юридического закрепления исключительных прав владения, Китай уже будет обладать достаточными основаниями для претензий: "это, это и это, и вот это" требовать признать своим.» [15]

«Камчатка в скором будущем станет пунктом для перевалки и хранения СПГ с ямальских заводов "Новатэка" на пути в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Если планы по созданию перерабатывающих мощностей реализуются, Китай получит собственную базу для переработки СПГ на российской территории. Тогда сотрудничество стран точно можно будет назвать тесным.

2018 год однозначно стал подготовительным этапом реализации китайской арктической стратегии. Страна, заинтересованная в интернационализации Арктики, продумала свои действия.

И наблюдать за ними стоит с особым вниманием. Особенно России – для которой каждый процесс в Арктическом регионе является вопросом национальной безопасности.» [49]

«А пока Китай готовит ту самую материально-техническую базу.

Как научную, через создание многочисленных, в том числе международных, институтов по исследованию Арктики с Антартикой, так и непосредственно техническую.

Частью которой и должен стать этот "второй" "Снежный дракон".

К 2023 году Китай планирует иметь не менее четырех полноценных ледоколов собственной постройки, с выходом на минимум шесть к 2030 году.

В том числе, по меньшей мере, один из них по ледовому классу должен быть мощнейшим в мире. Следует отметить, что это не есть признак какой-то особенной китайской агрессивности.

Принципы большой стратегии, изложенные еще в "Искусстве войны" легендарного военачальника Сун Цзы еще в VI веке до н. э., гласят, что лидер обязан атаковать уже просто под угрозой утраты своего лидерства.» [15]

«В публикациях западных СМИ о событиях в Арктическом регионе Россия и Китай уже давно упоминаются через запятую – как две главные угрозы для мирного северного соседства.

Действительно, две страны развили наибольшую активность на арктическом направлении, что не может не раздражать других игроков.

Но до создания арктического альянса еще далеко: пока Китай только тестирует прибрежные российские маршруты и налаживает экономические связи с отечественными добывающими компаниями.» [64]

«2018 год для Китая стал официально арктическим. Была опубликована Белая книга о госполитике в Арктике, созданы новые полярные станции.» [51]

«Научная обсерватория, покоренный Севморпуть и планы по строительству собственного атомохода – солидные итоги 2018 года для китайской арктической политики.» [64]

«Россия, без сомнений, продолжит совершенствовать правовой режим судоходства в соответствии с международными нормами.

Но с тем, что российский контроль над северными водами останется неизменным, соседям придется смириться.» [14]

«Дискуссии идут, а объемы международных и особенно внутрироссийских перевозок по Севморпути стагнируют.

Прибрежная инфраструктура Северного морского пути, прежде всего на азиатском участке, с трудом справляется с обслуживанием того, что ныне через нее проходит.

Зато растут показатели у конкурирующих трасс – через приполярную Канаду, Исландию, датские Гренландию и Фареры, Баренцев регион Норвегии, там все активнее обновляются элементы транспортных сетей.» [22]

Расстановка приоритетов в Арктике

«Развитие транспортной инфраструктуры на территории и в акватории Арктики – дело сложное и затратное.

Государство готово поддержать только те проекты, в важности которых нельзя усомниться.» [18]

«С 2018 года Северный морской путь активно используется проектом "Ямал СПГ" для доставки сжиженного газа в Азию.» [20]

Кроме того, «схема строительства Северного широтного хода на Ямале получила одобрение правительства России – важному для развития Арктики проекту дан официальный старт.

Магистраль протяженностью около 690 километров позволит ежегодно перевозить 20 млн тонн грузов.

Северный широтный ход соединит Северную и Свердловскую железные дороги – а значит, свяжет Ямал – самую перспективную часть российской Арктики – с Уралом, Северо-Западом и центром страны.

По прогнозам экспертов, с созданием Северного широтного хода недропользователи охотнее станут приобретать даже маленькие месторождения, которые сегодня нерентабельны из-за отсутствия транспортной инфраструктуры, а уральские заводы смогут транспортировать свою продукцию по короткому морскому "плечу".

Спустя несколько лет от станции Бованенково железнодорожная ветка дойдет до вахтового поселка Сабетта – и соединит с наземной транспортной сетью один из важнейших портов Севморпути.» [18]

«Порт Сабетта уже есть, и в конце октября 2018 года два государственных предприятия – Газпром и РЖД уже подписали меморандум о разработке проекта железной дороги до него.

Любая железная дорога на полуострове Ямал пройдет рядом с месторождениями полезных ископаемых, причем это будут не только нефть и газ, в недрах этого полуострова, геологоразведка которого далеко не закончена, уже найдены запасы рудных ископаемых.

На государственном балансе, к примеру, уже стоит Юнъягинское железорудное месторождение с запасами в 54 млн тонн, месторождения

хрома, молибдена. Недоразведаны месторождения меди, свинца, цинка, алюминия, ниобия, tantalа, редкоземельных металлов, фосфоритов и баритов... Разрабатывать их сейчас – нерентабельно. Появится железная дорога, да еще и с выходом к морскому порту – ситуация станет совершенно иной.» [35]

«Внимание государства и добывающих компаний в Арктике практически безраздельно принадлежит Ямалу.

Но другие регионы Арктической зоны России также имеют свои преимущества в виде географического положения, климатических условий и различных запасов в недрах.» [18]

Кого коснется новое регулирование?

«Проверки и перепроверки при таком ответственном деле важны, но никак не важнее творчества и прорывных идей, которых так давно ждет Арктика.» [17]

«Теперь Минпромторг предлагает для тех же категорий, то есть перевозок и хранения в акватории Северного морского пути нефти, нефтепродуктов, сжиженного газа и угля, добытых в российской части Арктики, ввести с 2019 года требование применять только суда российского производства.» [3]

«Суть законопроекта, предложенного Минпромторгом, заключается в запрете использования судов иностранного производства» [14] в этих целях.

«Российское правительство может уже с 2019 года запретить перевозку по Севморпути нефти, газа и угля, добытых в российской Арктике, на судах иностранного производства.

Новое регулирование коснется прежде всего нефтегазовых компаний, работающих в Арктике.

Нефть и газ по Северному морскому пути пока перевозят только "Новатэк" и "Газпром нефть", перевалочный терминал ЛУКОЙЛа "Варандей" расположен в Печорском море (формально не входит в Севморпуть).

"Роснефть" на Арктическом шельфе только ведет геологоразведку.

"Газпром нефть" сейчас возит нефть по Северному морскому пути в рамках освоения Новопортовского месторождения танкерами-челноками (шесть штук построено в Южной Корее) на судно-накопитель в Мурманске и затем отгружает на экспорт.

По словам источников, в компании, ее законопроект мало задевает, "есть проблема с одним танкером, которую можно решить".

В "Роснефти", ЛУКОЙЛе и "Газпром нефти" отказались от комментариев.

Главные проблемы возникают у "Новатэка".

Теоретически новое регулирование может серьезно повлиять даже на уже запущенный "Ямал СПГ", поскольку к началу 2019 года не все танкеры-газовозы (строится в Южной Корее) для проекта будут сданы.» [3]

«Возможный запрет не будет касаться тех танкеров и газовозов, которые уже эксплуатируются российскими нефтегазовыми компаниями при перевозке арктического сырья.» [14]

«В самом "Новатэке" признают, что "развитие судостроительной отрасли России требует поддержки".

В компании подчеркивают, на этот счет уже выпущены постановления и распоряжения, даны поручения, которые выполняет "Новатэк".

Предлагаемые поправки, говорят в компании, фактически остановят действующие арктические проекты и сделают невозможной реализацию новых.» [3]

«Господин Козак говорит о том, что для "Новатэка", который уже работает с экспортом СПГ, надо сделать исключение.

Скорее всего Правительство разрешит возить СПГ (в виде исключения) на иностранных судах по Севморпути.

Но самое интересное, что длительность срока исключения для "Новатэка" еще не известна.

Готовы дать только один точный прогноз: срок исключения будет очень большой. Не менее 5–7 лет. Потому что суда такого класса мы еще не научились делать.» [34]

«Кстати, заказы "Новатэка", "Газпром нефти" и других компаний в это время продолжают выполняться на зарубежных верфях, и такая инициатива Минпромторга вызвала у участников рынка много вопросов.» [14]

Преодолевая трудности и «реализуя свой частный проект, "Новатэк" умудрился сделать серьезный вклад в общегосударственный проект.

На нашем Северном морском пути появился совершенно новый морской порт Сабетта, наш государственный "Росатомфлот" получил серьезный, долгосрочный заказ на работу атомных ледоколов.

В 2018 году грузооборот Севморпути впервые не только добрался до показателей советских времен, но и превзошел рекорды былых лет.

Будут работать все четыре производственных линии "Ямал-СПГ" – показатели грузооборота Севморпути станут еще выше.» [35]

«Усугубляется ситуация только тем, что реализация проекта "Ямал СПГ" с опережением плановых сроков привела к тому, что график строительства газовозов типа "Кристоф де Маржери" ледового класса Arc 7 не обеспечивает растущие объемы производства (сейчас работает шесть таких судов).

Эта ситуация была предусмотрена еще в 2015 году, когда общее собрание акционеров "Ямал СПГ" приняло решение о фрахте дополнительных 11 судов ледового класса Arc 4.

По действующим "Правилам плавания в акватории Северного морского пути", суда ледовых классов ниже арктического Arc 7, даже в западной части акватории Севморпути, требуют в большинстве случаев ледокольного обеспечения в зимне-весеннюю навигацию.» [27]

"Многовекторные" ледоколы

«Использование Северного морского пути осложнено, в частности, мелководьем транзитных вод.» [8] Как оказалось, «Российской Арктике грозит дефицит ледоколов с малой осадкой. Об этом предупредил в кулуарах конференции "Арктический сегмент судостроительной промышленности РФ: актуальные проблемы и перспективы развития", заместитель начальника ЦКБ Балтсудопроект (входит в Государственный Крыловский центр) Александр Сальников. В частности, в интервью агентству эксперт пояснил: "Дефицит таких ледоколов настанет, когда будут построены заводы и начнется полноценная отгрузка нефти и газа.

Пока мелководные районы Обско-Тазовской губы еще не так сильно освоены. Но я думаю, что это произойдет в течение двух лет".

В Арктике действительно растет потребность в ледоколах, судах снабжения и исследовательских кораблях с небольшой осадкой – 3–3,5 метра, которые смогли бы работать там, где не пройдут тяжелые линейные суда.

При этом такие корабли должны иметь большую мощность, чем имеющиеся в настоящее время. И нужда в подобных судах имеется не только на Севере.

Как рассказал Александр Сальников, активная разработка проекта мелкосидящего ледокола началась в 2013 году, когда в Азовском море застряло несколько транспортных кораблей, и существующие небольшие ледоколы пробивались к ним около трех дней, поскольку им не хватало мощности.

Кроме того, в последнее время возникла тенденция к универсализации ледоколов. "Мы говорим о том, что на базе одного судна можно сделать шесть различных вариаций. Мы говорим о дополнительных задачах для ледокола: и работа с платформами, работа по районам добычи, научно-исследовательские работы по освоению шельфа", – пояснила инженер-конструктор ЦКБ "Айсберг" Забава Устинова.» [4]

Мирный атом двинулся в сторону Арктики

«С планами госкорпорации "Росатом" по рациональному использованию природных ресурсов и стратегического положения страны познакомился президент Российской Федерации Владимир Путин.

Его особо заинтересовала инвестиционная программа "Росатома", который, как известно, активно принимает участие в цифровой трансформации экономики России.

Такие перспективы требуют должного отношения со стороны профильной госкорпорации "Росатом".

Ее генеральный директор Алексей Лихачев поделился с российским президентом планами по развитию ледокольного флота:

«Это требует от нас добавления, к трём уже строящимся универсальным ледоколам мощностью 60 мегаватт на Балтийском заводе, еще двух универсалов; строительства небольшой флотилии ледоколов средней мощности для того, чтобы не забыть западное направление поставок в Европу, и принятия на рубеже 2018–2019 годов решения о строительстве ледокола нового поколения.» [5]

«Петербургское Центральное конструкторское бюро "Айсберг", ведущее проект с 2016 года, готовит проектную документацию мощнейшего ледокола в истории серии "Лидер".

Созданием ядерной установки, состоящей из двух реакторов РИТМ-400 мощностью 315 Мвт каждый, занимается Опытное конструкторское бюро машиностроения имени И. И. Африканова из Нижнего Новгорода. Техпроект установки нижегородцы подготовили в срок – к началу 2018 года.» [32]

Действительно новые «ледоколы серии "Лидер" призваны обеспечить круглогодичную навигацию на Северном морском пути.

Они не только решают важнейшие стратегические инфраструктурные задачи, но и имеют непосредственный синергический эффект.

Без современного ледокольного флота в Арктике нам делать нечего.

В начале октября 2018 года опубликована оценка стоимости строительства ледоколов амбициозного проекта "Лидер".

Глава "Росатома" Алексей Лихачев представил в правительство доклад о масштабах финансирования проекта и строительства головного атомного ледокола серии "Лидер".» [32]

«Вопросом развития ледокольного флота занят вице-премьер России по оборонно-промышленному комплексу Юрий Борисов.» [13]

«Стоимость проекта, согласно заключению межведомственной рабочей группы, во главе с вице-премьером Юрием Борисовым, приближается к 99 млрд рублей.

Но он того стоит.

Именно поэтому любые затраты на него со временем окупятся. И если конкретную финансовую отдачу можно будет оценить спустя десятилетие, социальный эффект не поддается простому арифметическому измерению.

При этом, если оценивать потребности ледокольного флота страны в целом, то – в масштабах до 2030 года – финансирование должно составить около 500 млрд рублей.

Это и есть прямые вложения в наше будущее.

Строительство новейших ледоколов уже сейчас способствует развитию и, что принципиально важно, финансированию научной и конструкторской мысли, гарантирует работу и заработок высококвалифицированным специалистам на Дальнем Востоке и Крайнем Севере, а также имеет важнейшее имиджевое и символическое значение в представлении России как мирового игрока и арктической державы.» [32]

«По словам главы "Росатома" Алексея Лихачева, ледокол нового поколения "Лидер", строящийся "Росатомом", будет выдавать 120 мегаватт энергии, в разы превосходя по мощности все существующие аналоги.» [5]

«Предполагаемая сумма бюджетного финансирования строительства "Лидера" не включает в себя затраты на ядерное топливо для первой загрузки, а также все необходимые страховки и гарантии.

Эти средства "Росатом" совместно с Министерствами экономики и финансов выделил уже в ноябре 2018 года.

Также остается открытым и вопрос, будет ли финансирование осуществляться с обычной (20 %) или с нулевой ставкой НДС.

Как показал предыдущий опыт строительства судов, в том случае, если верфь получает деньги без НДС, а платит своим контрагентам с НДС, у судостроителей возникают болезненные финансовые "ножницы", и возместить свои потери она может только после госприемки судна.» [32]

«Во главе межведомственной комиссии Борисов выбирает место строительства знаменитого проекта атомохода "Лидер".» [13] «Всего планируется построить три ледокола этой серии.» [32]

«Именно на дальневосточной "Звезде" Сечина будут строиться атомные ледоколы "Лидер". Здесь поле взаимодействия "Росатома" и Роснефти.

Объединенная судостроительная корпорация, куда переходит из Питера Полтавченко, все равно будет пытаться лоббировать именно питерские верфи. Приглядывать за научно-технологическими инициативами будет врио губернатора Санкт-Петербурга Беглова.» [37]

Научный потенциал России может реализовать экономический потенциал нашей державы и вывести ее в лидеры и на мировой арене. И суперледокол "Лидер" – это только начало.» [5]

«Все это – начало реализации грандиозных планов по развитию Севморпути. Но северные территории ждут большего.» [13]

Современный и привлекательный "Академик Ломоносов"

«Генеральный директор госкорпорации озвучил планы по спуску на воду первой плавучей атомной теплоэлектростанции "Академик Ломоносов".» [5]

«За проектом "Росатома" "Академик Ломоносов" внимательно следят иностранные потенциальные потребители. Об использовании плавучих атомных станций задумывались в Канаде для энергетического обеспечения прибрежных арктических городов и участков горных разработок.

Проводились переговоры "Росатома" с китайскими компаниями, но Китай встал на путь самостоятельного изготовления плавучих атомных станций.

В потенциальных интересантах покупки или аренды плавучей АЭС называли 15 государств, включая даже экзотический Кабо-Верде. Ну и, конечно, возможно появление плавучих станций в России – на Таймыре и Камчатке.

Результаты этих смотрин, конечно, будут зависеть от успешного запуска станции на "Академике Ломоносове" и начала ее эксплуатации в Певеке в заданные сроки.» [10]

«Мощность "Ломоносова" оценивается в 35 мегаватт.

Предполагается, что "Ломоносов" будет обеспечивать электроэнергией российские предприятия в Арктике, отличающейся суровыми природными условиями.» [5]

«В конце апреля 2018 года из Петербурга в сторону Мурманска вышла плавучая атомная станция "Академик Ломоносов". Плавучая АЭС отправилась в Мурманск.

В Мурманске летом произведена загрузка ядерного топлива, и в 2019 году станция прибудет в Певек, где к этому времени должны быть завершены работы по созданию береговой инфраструктуры станции и подведены линии электропередач.

Физический запуск реактора начат в Мурманске в ноябре 2018 года. Пуск реактора прошел успешно.

Если все пойдет по плану, а к этому есть все предпосылки, "Росатом" может получить в свой портфель дополнительные заказы от зарубежных компаний на производство плавучих станций.

Уверенности в надежности станции прибавляет факт, что реакторы, установленные на ПАТЭС, представляют слегка доработанную версию ядерных источников, установленных ранее на атомных ледоколах, зарекомендовавших себя своей надежностью при многолетней работе в Арктике.

Конечно, исходя из текущих экономических параметров строительства и введения в эксплуатацию "Академика Ломоносова", стоимость киловатта электроэнергии, произведенной на ПАТЭС, достаточно высока.

Эксплуатация подобных станций оправдана в труднодоступных районах, куда доставка топлива для тепловых электростанций затруднена и составляет значительную стоимость.

Из дополнительных положительных моментов таких станций является возможность временного использования плавучей АЭС для реализации какого-либо энергоемкого проекта, а по его завершении переброска станции к другому потребителю.

В общем, очередной этап реализации проекта начался, будем надеяться, что остальные этапы пройдут по графику в срок. Ждем первой электроэнергии с ПАТЭС на Чукотке уже в 2019 году.» [10]

«Генеральный директор госкорпорации "Росатом" Алексей Лихачев поделился и "прорывными" планами на будущее: Новейшие проекты – реакторы на быстрых нейтронах, модули переработки ядерного топлива, так называемый проект "Прорыв" – позволяют "Росатому" удерживать мировое лидерство.

"Надеемся, что нам удастся поместить в 2020 годы в энергетическую систему первый мощностью 1200 мегаватт реактор на быстрых нейтронах", – цитирует главу "Росатома" РИА Новости.» [5]

Два в одном: проект реализует гражданские и военные задачи

«Министерство обороны России получило патент на производство подводной базы "Айсберг".

Основной целью проекта является разведка ресурсов на континентальном шельфе Арктики. Подводная база "Айсберг" будет добывать нефть или газ практически без участия человека.

Но помимо этого проект сможет выполнять и военные задачи. "Приятно, что патент, который мы получили совместно с "Рубином", передан на баланс Министерства обороны.

Это показывает, что, видимо, есть еще и другие возможности", – сообщил РИА Новости директор Института проблем нефти и газа РАН Василий Богоявленский в ходе форума "Армия-2018".

Подводный комплекс будет способен выполнять автономную работу в удаленных и труднодоступных районах Мирового океана.

Особенно проект важен для Арктики, где проекты по добыче осложняются природными условиями.

Напомним, проект "Айсберг" разрабатывается с начала 2015 года конструкторским бюро морской техники "Рубин".

В ноябре 2017 года журналисты британского СМИ BBC исследовали российский проект и заявили, что "Айсберг" преследует не только научные цели.» [19]

«Ранее первый вице-президент Русского географического общества, президент Ассоциации полярников Артур Чилингаров неоднократно заявлял, что России необходим ледокольный флот, который обеспечит выполнение разноплановых задач в Арктике.» [46]

«Но разработчики не скрывают, что новые подводные объекты будут иметь в том числе и военно-стратегическое значение.

Частью проекта "Айсберг" станет 182-метровая атомная подводная лодка специального назначения "Белгород" – крупнейшая из когда-либо построенных.

"Белгород" будет служить ВМФ России не только для выполнения боевых задач на больших глубинах, но и для научной работы, а также для разведки полезных ископаемых на арктическом шельфе России.» [19]

Таким образом, «научная база России в Арктике послужит целям Минобороны.» [19]

«Суда ледокольного типа требуются и науке, и армии. В нацпроекте "Наука" и госпрограмме НТР предусмотрены работы по нескольким научно-исследовательским судам. Ледокольное среди них обязательно должно быть, но скорее всего, не в первую волну.

Минобороны, конечно, тоже бы не возражало против ледокольной плавучей базы или кораблей данного класса. Разрабатывать всё это будет удобно как раз на базе технополиса "ЭРА". РАН пытается запрыгнуть в этот состав арктической науки.» [38]

Цифровая модель безэкипажного судна для Арктики

«Россия – страна с уникальным научным потенциалом.» [5]

«Специалисты Российского федерального ядерного центра – Всероссийского научно-исследовательского института экспериментальной физики ведут разработку цифровой модели безэкипажного судна, которое поможет повысить эффективность морских перевозок в Арктике.

Об этом сообщает РИА Новости со ссылкой на Российский федеральный ядерный центр – Всероссийский научно-исследовательский институт экспериментальной физики (РФЯЦ-ВНИИЭФ).

"Безэкипажное судовождение – это наиболее перспективное направление применения информационных технологий в области морского и речного транспорта", – цитирует агентство представителя ядерного центра.

"При создании цифровой модели безэкипажного судна станет возможным получить существенные улучшения в конструкции корпуса, отказаться от надстройки, разместить в носовой части грузовой трюм, оптимизировать соотношения размерений судна, не боясь неблагоприятного влияния резкой качки на обитаемость экипажа, исключить системы обеспечения жизнедеятельности".

"Также можно увеличивать площади грузовых отсеков и увеличить сроки плавания судна", – сказал представитель ядерного центра.

По оценкам специалистов, большая доля затрат в судовождении приходится на создание инфраструктуры для жизнеобеспечения персонала корабля.

Кроме того, 60–80 % всех инцидентов на судах происходит по вине экипажа, ущерб от допущенных ошибок в судовождении оценивается в 1,5 миллиона долларов в день.

"И это закладывается в стоимость судна.

На безэкипажном судне вместо людей будут приборы, которые обеспечивают передачу, получение сигнала, диагностику, мониторинг систем корабля и так далее.

Это должно дать экономический эффект, особенно в трудных условиях арктического региона", – отметил собеседник агентства.

Проект по созданию безэкипажного судна для Арктики является совместным проектом РФЯЦ-ВНИИЭФ с Федеральным государственным унитарным предприятием "Крыловский государственный научный центр" и институтом океанологии имени Ширшова Российской академии наук.

В конце марта 2018 года проект БЭС был представлен на совещании в агентстве стратегических инициатив.

"РФЯЦ-ВНИИЭФ в рамках данного проекта выполняет работы по созданию цифровой модели безэкипажного судна, проводит моделирование с учётом влияния гидрометеорологических условий и географических особенностей на объекты и процессы моделирования", – пояснил представитель ядерного центра.» [7]

Совместные инициативы "Новатэк" и "Росатома"

«Следуя за тенденциями развития и спросом, появившимся на Севморпути, "Атомфлот" выходит за пределы компетенций оператора атомного ледокольного флота, планируя строительство и эксплуатацию ледоколов на СПГ.

"Новатэк" и "Росатом" создадут совместное предприятие для строительства ледоколов на сжиженном природном газе.

Стороны подписали соглашение в ходе Восточного экономического форума, и это стало важным шагом для развития СПГ-проектов "Новатэка".

"Подписание данного соглашения будет способствовать развитию ледокольного флота и росту грузопотока по Северному морскому пути, что имеет важное значение для нашей компании и для российской экономики в целом", – резюмировал председатель правления "Новатэк" Леонид Михельсон.» [27]

«Газпромнефть, Роснефть, Новатэк, Севморпуть – вокруг темы Арктики сегодня складываются главные альянсы и развиваются конфликты в топливно-энергетическом комплексе и около него, отмечает ТГ-канал "Караульный".» [39]

«В июне 2018 года СМИ подхватили новость о том, что "Новатэк" планирует создать свою судоходную компанию "Морской арктический транспорт" (МАТ) и изучает вопрос самостоятельного строительства и эксплуатации ледоколов на СПГ.

Однако с учетом последних событий слова Леонида Михельсона, похоже, были неверно истрактованы: "Новатэк", скорее, планирует принимать участие в финансировании строительства ледоколов для обеспечения устойчивой транспортировки своего сырья.

А "строительные работы" возьмет на себя "Росатом".» [27]

«В 2018 году "Новатэк" объявил о создании предприятия для строительства ледоколов на сжиженном природном газе, инвестором

которого выступит Фонд Шелкового пути.» [49]

А именно «по предварительным данным, партнерами "Новатэка" в МАТ станут Совкомфлот – как компания с высокими компетенциями в арктическом судоходстве – и китайские компании COSCO (судоходство) и Фонд Шелкового пути, который станет инвестором.

МАТ станет неким логистическим центром управления процессом вывоза углеводородного сырья (в первую очередь, СПГ) с предприятий "Новатэка", на который нацелены разные транспортные компании мира – Dynagas, Teekay, MOL, COSCO и другие.» [27]

Однако «весьма необычную проблему развития МАТ обнаружил его главный бенефициар – компания "Новатэк" Леонида Михельсона и Геннадия Тимченко.

Оказалось, что в России остро не хватает и не будет хватать кадров для укомплектования экипажей судов Севморпути, особенно в части командного состава.

Учитывая требования законодательства и то, что большая часть строящегося флота будет использовать газомоторное топливо, капитан, старпом и другие члены командного состава судов под российским флагом должны быть гражданами России, иметь опыт плавания в полярных водах и одновременно опыт работы на судах, использующих в качестве топлива СПГ.

Сейчас таких людей почти нет и в ближайшем будущем в нужном количестве они не появятся, пишет ТГ-канал "Нератька".

Единственный выход – иностранная регистрация судов, но им уже сейчас перевозить углеводороды по Севморпути можно только по специальному разрешению правительства.

В дальнейшем же российские власти мечтали полностью запретить использование на Севморпути судов с иностранной регистрацией.

Что ж, похоже, придется еще раз подумать, ведь в отличие от инфраструктурных проблем Севморпути кадровый дефицит нельзя устранить привычным способом – деньгами бюджета и заинтересованных коммерческих структур.» [40]

На этом фоне «корпорация "Росатом" уделяет особое внимание подготовке кадров.

Корпорация начинает вкладываться в развитие человеческого капитала в России с детского сада, потом школа, опорные технические вузы и базовый для атомной отрасли институт – МИФИ, тысячи выпускников которого устраиваются на работу в "Росатом".» [5]

«"Атомфлот" в круг непосредственных партнеров МАТ не войдет.

Однако логистическая схема перевозок в Арктике невозможна без его участия – вернее, без участия судов ледокольного типа.

"Есть купцы, а есть воины, и у каждого свои задачи и полномочия.

В задачи "Новатэка" не входит обеспечение ледокольной проводки, за которую в нашей стране отвечают "Атомфлот", "Росморпорт" и ледовые лоцманы.

Поэтому то, что "Атомфлот" берет на себя обоснование численности, группировки и типа судов, – вполне логично и верно", – рассказал Михаил Григорьев, директор консультационного центра "Гекон".

Идея сотрудничества понятна.» [27]

Проект СПГ ледокола

«Но зачем "Росатому" вводить в строй атомных ледоколов суда, работающие на сжиженном газе?»

Рассматривать проекты судов на тяжелом топливе по меньшей мере недальновидно. Дизель сделает эксплуатацию ледоколов значительно дороже.

Остается сжиженный природный газ – наиболее выгодный вариант в российских реалиях.

Для вывоза продукции с Сабетты ледоколы на СПГ смотрятся идеальным вариантом.

Они могут обеспечить ледокольную проводку судов на коротком плече западной части Карского моря с бункеровкой в ямальском порту.

Суда будут иметь возможность оперативной заправки, а общая стоимость топлива существенно снизится.

В таком случае "Атомфлот" попадает в зависимость от "Новатэка", поэтому обе стороны заинтересованы в партнерстве.

Проект СПГ-ледокола для "Атомфлота" разработала финская компания Aker Arctic Technology. Согласно концепции, ледокол шириной около 32 метров и максимальной осадкой 8,5 метра будет способен к автономности в течение 20–25 суток.

Судно будет иметь предпоследний ледовый класс Icebreaker 8 и сможет самостоятельно ходить в сплоченных однолетних и двухлетних арктических льдах при толщине от 2,1 до 3,1 метров в зависимости от сезона.

Обсуждается идея создания серии из трех или четырех подобных судов. Строить новые ледоколы будут на создаваемом комплексе "Звезда" на Дальнем Востоке.

Однако верфь создаётся фактически с нуля, что чревато дефицитом кадров и отсутствием технологической схемы.

Поэтому без участия сторонних предприятий осуществить проект не удастся.

К слову, подходящими компетенциями строительства неатомных ледоколов обладают Выборгский судостроительный завод и финская судостроительная компания Arctech, входящие в российскую Объединенную судостроительную корпорацию.

Более того, в сентябре 2016 года верфь Arctech сдала Polaris – первый ледокол с силовой установкой на СПГ для работы в Балтийском море.

Судя по активному участию китайских компаний в планах "Новатэка", Китай может посодействовать строительству СПГ-ледоколов.

По мнению Михаила Григорьева, китайские партнеры могут не принимать прямого участие в процессе судостроения, на стадии завершения строительства судов, поэтому формально требование строительства на российских верфях будет соблюдено.

"Во-первых, Китай может взять на себя поставку необходимого оборудования и судовых сталей.

Во-вторых, принять участие в строительстве частей корпусов, оставляя звание основного строителя за Россией.

Как это происходит в случае с танкером-конденсатором "Юрий Кучиев", который строится для "Ямал СПГ": носовая часть судна создаётся в Хорватии, но строителем является Arctech Объединенной судостроительной корпорации", сообщил эксперт.

Вопреки тенденциям называть сжиженный газ топливом будущего для Арктики – слишком смелое заявление: от атомных ледоколов отказываться никто не собирается.

СПГ как топливо выгодно использовать только в отдельных случаях.

Для "Новатэка" и его партнеров сложно найти более удобную альтернативу – а значит, СПГ уже в нескольких ипостасях продолжит развивать Севморпуть и вместе с ним российскую экономику.» [27]

Наука на службе Арктике

«В последнее время резко активизировалась тема научного освоения Арктики. Освоение Арктики будет носить научный характер. Впрямую или косвенно, но прозвучали все ключевые игроки.

По Арктике вообще недостаёт вдумчивых комплексных программ. Ходят слухи о нацпроекте "Арктика", куратором которого будет Козак.» [38]

«Похоже, в правительстве определились с курирующим Арктику вице-премьером. Господин Козак будет курировать Арктику.

Косвенным подтверждением стала информация о том, что Дмитрий Козак поручил Минэнерго проработать вопрос создания единого надзорного органа, контролирующего реализацию нефтегазовых проектов на континентальном шельфе РФ.

Учитывая стратегическое значение Арктики для экономики (топливно-энергетического комплекса), транспортной инфраструктуры (Севморпуть) и обороны (военные базы) страны, это решение явно согласовано с Президентом – бензиновая "война" показала, что у Козака есть постоянный прямой контакт с Путиным.

Новый куратор Арктики, не откладывая в долгий ящик, начал системную работу на этом направлении.

Можно предположить, что под передел в связи с этим попадёт структура Минприроды – Росгеология, которая вскоре может перейти в ведение Минэнерго.

Действия Козака по последовательному втягиванию в орбиту своего влияния арктических проектов уже взбудоражили разные экономические и силовые кланы.» [39]

Кроме того, в декабре 2018 года «премьер-министр Дмитрий Медведев решил обновить состав госкомиссии для более интенсивной работы. Юрий Трутнев возглавит Государственную комиссию по вопросам развития Арктики.

Такое решение принял премьер-министр, о чем он сам сообщил на совещании с членами госкомиссии.

По словам премьера, госкомиссия должна стать более компактной, а ее работа – более интенсивной. В частности, основные усилия должны быть направлены на якорные проекты, в том числе инфраструктурные.

Запуск этих проектов, отметил Медведев, создаст новые условия для Северного морского пути и приведет к его загрузке круглый год и, как результат, обеспечит долгосрочный заказ на танкерный и ледокольный флот. Однако при этом, по его словам, нельзя допустить нанесения экологического ущерба региону.» [44]

«От "главного по Арктике" тов. Трутнева в ближайшее время каких-то ярких инициатив не ждем, поскольку ему некогда из-за кучи дальневосточных проблем.» [51] «Вице-премьер Трутнев, по слухам, сосредоточится на Дальнем Востоке.

В этой связи "Росатом" – оператор Северного морского пути – скорее заинтересован нивелировать роль Госкомиссии по вопросам развития Арктики.

По линии Арктики классическим является противостояние Минприроды (Кобылкин, Тимченко) и "Росатома" (Рукша, Лихачёв, Кириенко).

Приглядывать за научно-технологическими инициативами, в том числе по Арктике, в интересах "группы прорыва" будут вице-премьер Козак и её член директор "ЦСР Северо-запад" Княгинин.» [38]

«Развитием науки в стране активно занимается государственная корпорация "Росатом".» [5] «По арктической науке есть много пересечений "Росатома" с Курчатовским институтом М. Ковальчука. Он интегрирован в научный технополис ЭРА Минобороны, а вся "группа прорыва" имеет прагматичный альянс с Шойгу, в том числе как раз по Арктике.

Помимо Питера в этой сфере активно работают другие регионы.

Архангельская область приняла Стратегию по Арктике, в которой содержится проект "Субарктическая научная зона".

В Архангельске базируется Северный (Арктический) федеральный университет, курируемый Кудриным. Он в прагматичном союзе с "группой прорыва".

С САФУ конкурирует Мурманский арктический госуниверситет. Из них либо должен быть выбран один ведущий арктический, или на базе двух можно реализовать арктический Научно-образовательный центр.

Треугольник Санкт-Петербург – Архангельск – Мурманск – это основная зона напряженности по арктической тематике.

Ямало-Ненецкий автономный округ продолжает развивать "Российский Центр освоения Арктики", который курирует министр природных ресурсов и экологии Кобылкин и патронирующий его Тимченко.

Причём ЯНАО активно входит и в другие форматы. Например, в разрабатываемый совместно с Тюменской областью и ХМАО проект Научно-образовательный центр.

Тематически Арктика относится к приоритетному направлению Стратегии научно-технического развития по связности территории. Соответствующий совет возглавляет ректор Московского авиационного института Погосян – также один из важных членов "группы прорыва".

Большая проблема Арктики (и в науке также) – статус. Почти везде они идут довеском к другим сюжетам. Проект Стратегии пространственного развития не упоминает Арктику среди выделяемых макрорегионов.

Популяризация Арктики происходит спорадически. Мероприятий наподобие "Дней Дальнего Востока" просто нет.

Росмолодежь несколько лет организует форум "Арктика. Сделано в России", популяризирующий среди молодёжи работу в регионе и арктические исследования.

Увы, во многом, данное мероприятие несёт на себе отпечаток многих подобных – освоение бюджетов на арктическую тематику без реального "выхлопа".

Радует, что непосредственно в арктической науке, несмотря на такое количество участников и сложность связей между ними, результат будет, отмечает ТГ-канал "Научно-образовательная политика".» [38]

"Росатом" оператор Севморпути по закону

«Северный морской путь станет атомным. Функции хозяина Севморпути Госдума изъяла у государства и отдала госкорпорации. Хорошо это или плохо?

Новость проскочила почти незамеченной: фактическим хозяином Северного морского пути будет государственная корпорация "Росатом". "Росатом" наделен, еще раз повторимся, фактически статусом оператора Северного морского пути и будет отвечать за его развитие. Он станет также главным распорядителем бюджетных средств.

Такое решение приняла в декабре 2018 года Госдума в третьем окончательном чтении.» [45]

«"Росатом" готовит пакет изменений в нормативные акты в связи с тем, что Госдума приняла закон о наделении его функциями оператора Севморпути.» [48]

«Теоретически это означает, что Северный морской путь будет работать по принципу "двух ключей".

С одной стороны, министерство транспорта, которое ранее безраздельно командовало Севморпутьем, сохраняет за собой функции государственного контроля и регулирования деятельности Северного морского пути.

В частности, утверждение обязательных постановлений, назначение портовых сборов, установление правил ледокольной проводки, гидрометеорологическое обеспечение и так далее. Надхозяйственные функции, так это сформулируем.» [45]

«Несмотря на всю подковерную борьбу и сопротивление Минтранса на стадии прохождения проекта, "Росатом" однозначно выиграл от принятия данного закона.» [48]

«С другой стороны, "Росатом" становится полновластным оператором Северного морского пути. По сути, управляющим, да и по факту – хозяином, который будет иметь право планировать развитие инфраструктуры Севморпути и затем осуществлять соответствующие действия.

А значит, заключать концессии, принимать инвестиционные проекты, контролировать и участвовать в их осуществлении и так далее.» [45]

«Следующий шаг – изменение достаточно большого количества нормативных актов, которые затрагивает новый закон.» [48]

«Вот тут "ключи" и появляются. План развития инфраструктуры Северного морского пути будет утверждать Минтранс.

Он же будет выдавать разрешения на плавание по трассе, в соответствии с порядком, утвержденным правительством и по согласованию с "Росатомом". Навигационно-гидрографическое обеспечение Севморпути также будет в совместном ведении.

На фоне долгой и ожесточенной "дискуссии" между фигурантами такое решение представляется добрым компромиссом. По принципу "кесарю – кесарево, а слесарю, сиречь "Росатому" – бизнесменское". Кошки сыты и "Вискас" цел.» [45]

«Публично Минтранс признал новый расклад сил в Арктике. Но тем не менее, сопротивление продолжает оказывать. В прессу и в публичные акции – это противостояние не вытекает, но на чиновниччьем уровне противостояние идет весьма активное.» [48]

Остается главный вопрос бизнеса – деньги

«Кто будет зарабатывать на Северном морском пути?

Государство? Само собой, но не напрямую. Потому что полномочия главного распорядителя бюджетных средств, а также главного администратора доходов получает "Росатом".

Он же будет и получателем бюджетных средств, и главным государственным заказчиком программ развития и устойчивого функционирования Северного морского пути, то есть главным финансовым посредником. Чем-то вроде государственного инвестиционного фонда, надо понимать.

Недаром заместитель генерального директора "Росатома", руководитель дирекции Севморпути Вячеслав Рукша с удовлетворением отметил, что такое положение вещей "позволит нам приступить к окончательному формированию управлеченческой структуры для реализации полномочий госкорпорации по организации плавания судов в акватории Северного морского пути, а также по развитию его инфраструктуры, конечно, в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами".

То есть "Росатом" оказывается, конечно, только управляющим Северным морским путем, но таким, у которого сама трасса будет как бы в концессии. А государство в лице Минтранса будет своего управляющего не контролировать, а, так сказать, инструктировать.» [45]

«Минтранс пытается всячески задействовать свои полномочия при распределении денег и перекинуть финансирование на решение своих задач (например, строительство вспомогательных судов), вместо финансирования инфраструктуры Севморпути.» [48]

«Недаром в Минтрансе, по слухам, осталось много недовольных законопроектом о Северном морском пути. Ибо, хоть очень наружу это и не выносилось, информированные люди знали о борьбе, которую вело министерство, чтобы оставить Севморпуть полностью в своих руках.

Те же информированные люди, однако, еще тогда предсказывали, что победителем в этом спарринге выйдет "Росатом". За идеей назначить

госкорпорацию единственным оператором Севморпути стоял, в частности, тогдашний вице-премьер Дмитрий Рогозин, ее поддержал премьер-министр Дмитрий Медведев, а уже его предложение в конечном итоге одобрил президент Владимир Путин.

И совсем уж информированные люди не исключали, скажем так, участия в обсуждениях заместителя главы президентской администрации Сергея Кириенко. Бывшего руководителя "Росатома", да.» [45]

А дальше что?

«Итак, схема вырисовывается следующая.

Сначала действующее в качестве агента Минтранса через Росморречфлот Федеральное государственное бюджетное учреждение (ФГБУ) "Администрация Северного морского пути" выдает по согласованию с действующим в качестве агента "Росатома" ФГУП "Атомфлот" разрешение на проход судов по Севморпути и удостоверение на ледовую лоцманскую проводку.

Далее "Атомфлот" проводит сам или дает проводить под своим контролем суда, отвечая за порядок и безопасность на трассе. Для этого "Росатом" вкладывает средства, в том числе бюджетные, в развитие инфраструктуры Северного морского пути, в порты, для чего будет проводить конкурсы, определять победителя, назначать его концессионером, контролировать ход работ и отвечать за результаты.

Какова же примерная цена вопроса?» [45]

«Основная игра идет вокруг 204-го указа президента (там, где 80 млн тонн на Севморпути).» [48]

«Об этом в одном из основополагающих интервью прессе рассуждал сам руководитель дирекции Севморпути Вячеслав Рукша. В нем он в особенности упирал на то, что мировой рынок очень заинтересован в поставках сжиженного природного газа (СПГ), а потому можно ожидать 200 млн тонн поставок только на растущий тихоокеанский рынок.

Сегодня этот сектор – самый динамично растущий, и мы просто обязаны в нем занять свою нишу, – подчеркнул он.

В 2017 году по Северному морскому пути перевезено 10,691 миллионов тонн грузов. Из них около семи миллионов тонн – с помощью "Атомфлота". К 2020 году планируется достичь рубежа в 40–43 млн тонн, а к 2025 году сам президент России предписал выйти на показатель 80 млн тонн.

И получается, что Вячеслав Рукша прав даже не на сто, а на двести процентов: обычные транзитные перевозки грузов, скажем, из

Роттердама в Пусан такого объема не дадут никогда. А вот поставки СПГ от завода на Ямале на запад и на восток – вполне.

А может, и даже больше. Ибо сегодня Россия заходит своей экономикой на север мощно и уверенно: здесь реализуется или вот-вот будет реализоваться 15 проектов, прежде всего связанных с освоением природных сырьевых ресурсов.» [45]

«Да, закон о монополии Росатома в Арктике принят, но в связи с этим необходимо внести ряд изменений в другие документы. И Минтранс будет биться.

Отдельно надо будет решать судьбу ФГУП "Севморпуть" (который находится под кураторством Минтранса). В связи с принятием закона за ФГУП остались только функции выдачи разрешений на проход по СМП, но реально обеспечивает проход только Атомфлот.» [51]

«Но это одна сторона вопроса.

Вторая же заключается в том, что "Росатом" – корпорация более чем успешная.

Это первое место в мире по величине портфеля зарубежных проектов – 36 энергоблоков в 12 странах, – второе место в мире по запасам урана, четвертое место в мире по производству атомной энергии.

Это 41 % мирового рынка атомного проектирования, 40 % мирового рынка услуг по обогащению урана и 17 % рынка ядерного топлива.

Но так было не всегда. Конечно, специалисты признают, что именно атомная отрасль удержала Россию от окончательной деградации под благословенным правлением либералов в 1990-е годы: слишком сложна, слишком комплексна, не приватизируешь и не развалишь без смертельного риска. Но, как видим, удалось не только вытащить, но и поставить на одно из ведущих мест в мире.

Таким образом, "Росатом" – это успех, и не будем бояться этого слова. Если он справился с развитием такой сферы, как атомная, то есть все основания ожидать, что справится и с развитием Северного морского пути.

Во всяком случае, не хуже, чем тоже вышедшая из-под министерского управления ОАО "РЖД".» [45]

«Забавно, что даже уход товарищей Олерского и Клюева (основных противников "Росатома" на Севморпути) не изменил корпоративную политику министерства транспорта.

Новый замминистра тов. Цветков придерживается того же мнения, что "Росатом" один из игроков в Арктике, и его нельзя наделять большими полномочиями, отмечает ТГ-канал "Капитан Арктика".» [48]

«И при всей любви к Минтрансу, которую, впрочем, вряд ли многие испытывают при всех его достоинствах, путь не бюрократического, а экономического управления Севморпутем вполне может привести к тому же успеху, что отмечается сегодня в атомной сфере.» [45]

P.S

«Попытаемся представить, что можно ждать в Арктике.» [45]

На уровне Федерации

«Северный морской путь интересует еще одно ведомство – Минобороны. Вот оно в реализации своих интересов в Арктике работает очень системно и поступательно.

Параллельно активизируются попытки создать МинАрктики и продвинуть идею о создании национального проекта "Арктика".

У добывающих компаний в Арктике все будет предсказуемо. Никаких особых проблем быть не должно. Будем читать в прессе победные реляции от Новатэка, считать танкеры с СПГ, отгруженные "супостатам" и следить за вялой борьбой Газпрома и Новатэка".» [51]

На международной арене

«Особых подвижек в международных отношениях касательно Арктики не прогнозируем.

Периодически разные страны в Европейском союзе от Прибалтики до Пиренеев будут выступать с заявлениями о "российской угрозе" в Арктике.

Южная Корея сохранит лидерство по научным программам по изучению Арктики и продолжит строить газовозы для наших арктических проектов.

Научное сотрудничество Пекина со всеми приарктическими странами будет развиваться и дальше.

Но в экономическом плане и Китай, и северные государства продолжат осторожничать, важных соглашений (по "Аляска СПГ", аэропортам в Гренландии или транспортным проектам России) можно не ждать.

И – напоследок – США.

Штаты явно видят в Арктике исключительно угрозу со стороны России и формулировать единую региональную политику по иным вопросам не собираются.

...Провокаций вряд ли можно ожидать именно из-за отсутствия у США ледокольного флота, но в перспективе 3–5 лет вполне возможно их и

дождаться.

Россия настаивает на своем праве допускать на Северный морской путь только по заявкам в сопровождении соответствующих служб.

Основные интриги в Арктике продолжат развиваться вокруг Северного морского пути.» [51]

Источники

- 1 Арктика поднимает российский флаг. Закон, помогающий российскому флоту. / Геоэнергетика. ru / Борис Марцинкевич /
- 2 Американские подлодки застряли в арктических льдах во время отработки ударов по условной России / Невские новости /
- 3 Нефть, газ и уголь запретят перевозить по Севморпути на иностранных судах / Газета Взгляд / Алина Назарова /
- 4 Российской Арктике грозит дефицит ледоколов с малой осадкой / ГЕОЭНЕРГЕТИКА / NewsBox /
- 5 Суперледокол «Лидер» – это только начало / Репортёр / Сергей Маржецкий/
- 6 Арктика: Мурманская портовая неопределенность / Порт Лавна. Камень заложен, что дальше? / REGNUM / Александр Шимберг /
- 7 В РФЯЦ-ВНИИЭФ создают цифровую модель безэкипажного судна для Арктики / ATOMINFO.RU /
- 8 Asia Times: Какова реальная возможность военного столкновения в Арктике? / REGNUM / Александр Белов /
- 9 Береговая охрана США требует у России Севморпуть. Пока по-хорошему / РИА Новости / Ирина Алкснис /
- 10 Мирный атом двинулся в сторону Арктики / REGNUM / Александр Шимберг /
- 11 "Росатом" забирает Севморпуть у Минтранса / Газета ЗАВТРА /
- 12 Что или кто мешает «Росатому» стать лидером в Арктике? / REGNUM / Анна Горохова /
- 13 В правительстве России забыли об Арктике? / REGNUM / Анна Горохова/
- 14 Страсти по Севморпути: Запад обвинил Россию в протекционизме / REGNUM / Анна Горохова /
- 15 Зачем Китаю Арктика? / ИА REX / Александр Запольских /
- 16 США вознамерились оспорить право России на северный морской путь / ИА REX / Руслан Хубиев /

17 Игра законов: МИНТРАНС не согласен отдать РОСАТОМУ СЕВМОРПУТЬ? / REGNUM / Анна Горохова /

18 Транспорт в Арктике: Ямал впереди, остальные подождут / REGNUM / Анна Горохова /

19 Два в одном: научная база России в Арктике послужит целям Минобороны / REGNUM /

20 Топливо выталкивает транспортных гигантов в российскую Арктику / EurAsia DAILY /

21 Арктическая выгода / kommersant.ru / Александр Трушин /

22 Завалы на СЕВМОРПУТИ / ВПК / Чичкин Алексей /

23 США и НАТО готовят военную интервенцию в Россию / Колокол России/ Константин Сивков, заместитель президента РАРАН по информационной политике, доктор военных наук /

24 Мы пойдем Севморпутем: зачем России свой «Суэцкий канал» в Арктике? / REGNUM / Анна Горохова /

25 Китайские ветряки во льдах Арктики. / barentsobserver.com /

26 Природа на стороне России: Как воспользоваться глобальным потеплением / ЦАРЬГРАД / Запольских Александр

27 Новая эра ледокольного флота: «Атомфлот» переходит на СПГ? / REGNUM / Анна Горохова /

28 Москва бьет Арктикой по гегемонии США / ИА REX / Руслан Хубиев /

29 По Северному морскому пути успешно прошел первый контейнеровоз / rbc.ru / Наталья Демченко.

30 Исторический контейнеровоз Venta Maersk месяц шел по Севморпути и уперся в закрытую дамбу / 47news.ru /

31 Почему Британия боится русских в Арктике / ЦАРЬГРАД / Гасанов Камран /

32 Сверхмощный ледокол обойдется в 99 миллиардов. Он того стоит / ЦАРЬГРАД / Полонский Андрей /

33 Asia Times: Арктические амбиции КНР могут принести Пекину немалую прибыль / REGNUM / Александр Белов /

34 Иностранным судам разрешат ходить по северному морскому пути / ИА REX /

35 Растущая роль СПГ в развитии России / ИА REX / Борис Марцинкевич /

36 Правительство срывает указание Путина по СМП? / ИА REX /

37 Россия освоила крупнотоннажное сжижение СПГ / ИА REX /

38 Освоение Арктики будет носить научный характер / ИА REX /

39 Козак будет курировать Арктику / ИА REX /

40 В России некому управлять судами СЕВМОРПУТИ / ИА REX /

41 Россия ввела разрешительный принцип для проплыва по СЕВМОРПУТИ / ИА REX /

42 США уже проиграли России гонку за Арктику, пишут СМИ / РИА Новости. /

43 РОСАТОМ возьмет маршруты на себя / ИА REX /

44 Госкомиссию по Арктике возглавит Юрий Трутнев / ИА REX /

45 Северный морской путь станет атомным. Функции хозяина Севморпути Госдума изъяла у государства и отдала госкорпорации. / ЦАРЬГРАД / Покровский Александр /

46 США отказались от учений в Арктике из-за опасений поломки ледокола / RT на русском /

47 Лютая смерть в северных широтах / WORLD CRISIS / Александр Дубровский /

48 Битва за Арктику: продолжение / ИА REX /

49 2018-й – год Арктики по китайскому календарю? / REGNUM / Анна Горохова /

50 Российские магистрали против давления США / ФСК / Владимир Прохватилов /

51. 2019 для Арктики / ИА REX /

Обложка. pixabay.com (CC0 Creative Commons)