



Северный морской путь: что день грядущий нам готовит?

ИНВЕСТИЦИИ ГОСУДАРСТВА В АРКТИКУ С КАЖДЫМ ГОДОМ РАСТУТ. СТРОЯТСЯ СВЕРХМОЩНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ И ПЛАВУЧИЕ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ, ПРОКЛАДЫВАЮТСЯ ВЫСОКОШИРОТНЫЕ ТРАССЫ, УГЛУБЛЯЮТСЯ ФАРВАТЕРЫ ПОРТОВ. ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ЛИ НАСТАЛО ВРЕМЯ, И «РОССИЙСКОЕ МОГУЩЕСТВО ПРИРАСТАТЬ БУДЕТ СЕВЕРНЫМ ОКЕАНОМ», КАК ПРЕДСКАЗЫВАЛ МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВИЧ ЛОМОНОСОВ? ЭТОТ ВОПРОС МЫ АДРЕСОВАЛИ АРКТИЧЕСКОМУ ЭКСПЕРТУ СО СТАЖЕМ И ПОЧЕТНОМУ РАЗВЕДЧИКУ НЕДР МИХАИЛУ ГРИГОРЬЕВУ.

Олег Гненной

– Полностью цитата из письма Ломоносова государю цесаревичу, великому князю Павлу Петровичу звучит следующим образом: «Между прочими Северный океан есть пространное поле, где под вашего императорского высочества правлением усугубиться может российская слава, соединенная с беспримерною пользою, чрез изобретение восточно-северного мореплавания в Индию и Америку... Таким образом, путь и надежда чужим пресечется, российское могущество прирастает будет Сибирью и Северным океаном и достигнет до главных поселений европейских в Азии и в Америке... Когда по щедрому божескому промыслу и по счастью всемилостивейшия самодержицы наша желаемый путь по Северному океану на восток откроется, тогда свободно будет укрепить и распространить российское могущество на востоке, совокупляя с морским ходом сухой путь по Сибире на берега Тихого океана».

Академик де сиянс предвидел ту логистическую роль, которую Севморпуть (Восточный проход) может и должен сыграть как в экономике, так и геополитической позиции страны, при этом Ломоносов исходил из необходимости комплексного развития транспортной системы, в том числе, говоря современным языком, и за счет развития

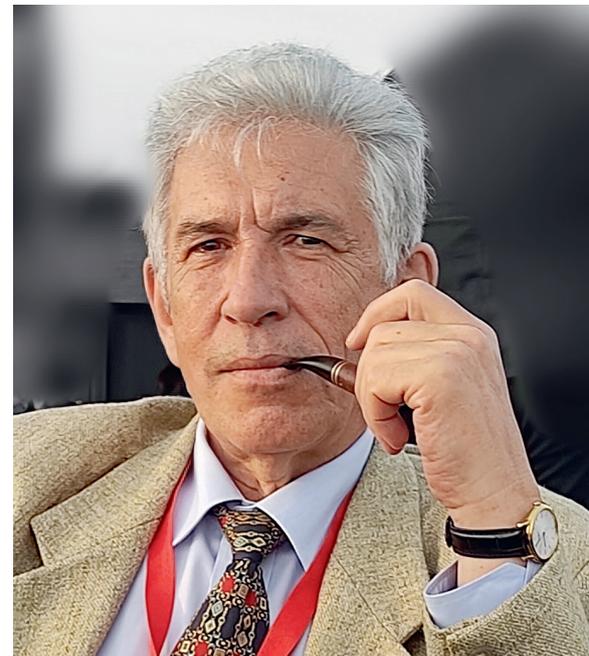
Восточного полигона ОАО «РЖД» для вывоза грузов в порты Дальнего Востока и к границе с Китаем.

– Возрастает ли сегодня роль Севморпути, как безопасного транспортного коридора?

– Ситуация очень простая. В начале тридцатых годов прошлого века идею рейсов по Северному морскому пути поддержал Совнарком. Одной из задач Севморпути должно было стать обеспечение быстрой и безопасной передислокации кораблей Северного флота на Тихоокеанский театр боевых действий. Когда летом 1933 года открыли Беломорско-Балтийский канал, первое, что по нему отправили, были эсминцы, подводные лодки, сторожевики и торпедные катера. Ширина камер канала 14 метров. Можете себе представить, что это были за эсминцы, но тем не менее. Конечно, Севморпуть – это защищенный маршрут, и мы можем многое перевезти по нему, не только из регионов добычи полезных ископаемых, но и из российских балтийских портов, Мурманска и Архангельска на Дальний Восток и далее в Азию, не проходя через территориальные воды зарубежных государств. Вопрос – что?

– Планируется, что на пике по СМП будет перевозиться 150 млн т грузов...

– Почему не 300? Мы сложили все заявления компаний об



М.Н. Григорьев, к.г.-м.н., академик РАЕН, директор консультационного центра ООО «Гекон», член научного совета при Совете безопасности Российской Федерации, член научно-технических советов Минтранса и Минприроды России, член Научного совета Российской академии наук по изучению Арктики и Антарктики / Фото: из архива М.Н. Григорьева

арктических грузоперевозках в 2030 году. Получили 347 млн т. Но ведь надо же критически рассматривать каждый проект. Регион я изучаю с 1977 года, за плечами 11 арктических экспедиций. Последние двадцать лет целенаправленно занимаюсь задачей освоения минеральных ресурсов и транспортной системой аркти-



ческой зоны. Хорошо знаю федеральную целевую грузовую базу, и я не вижу этих объемов. Складывается такое ощущение, что это игра чиновников, больше ничего. Вы поговорите с людьми, которые стоят на земле, у них тоже волосы дыбом становятся от этих цифр.

– Правительство уже выделило средства на поддержку грузоперевозок по Севморпути...

– Если почитать восьмой пункт постановления правительства РФ № 397 от 18 марта 2022 г. повнимательнее, то его условиям соответствует одно судно: «б) у юридического лица имеется: ... в собственности или хозяйственном ведении (оперативном управлении) судно под флагом Российской Федерации ледового класса не ниже Arc5 с неограниченным районом плавания, оснащенное двумя судовыми кранами грузоподъемностью 60 тонн каждый, контейнеровместимостью (в 20-футовом эквиваленте) 1300 единиц, обладающее технической возможностью одновременного подключения 40-футовых рефрижераторных контейнеров в количестве не менее 200 штук». Эти требования полностью соответствуют лихтеровозу «Севморпуть» госкорпорации «Росатом» (Символ класса: KM(*) UL [2] AUT2 A container ship (Arc5); Основной тип: Контейнерное; Количество и тип контейнеров: 1324; Краны 2*35.0 2*16.0 2*3.2 2*3.0 2*60.0 1*500 (источник – Российский морской регистр судоходства).

В последние годы российские судоходные компании («Эко Шиппинг», «Северный проект», «Северное морское пароходство» и т.п.) расширяют арктический флот путем приобретения судов на вторичном рынке, в том числе растет контейнеровместимость судов. Видимо, государственные дотации должны перепадать и этим компаниям? Более того, помимо «Оборонлогистики», «Совкомфлота» и «Газпронефти

Шиппинга», которые работают на северах, в санкционном списке оказались еще «Северное морское пароходство», «Северный проект». Закономерен вопрос – они тоже должны быть использованы на Севморпути с государственной поддержкой? Не уверен, что такая избирательность идет отрасли на пользу.

Говоря о поддержке российских судоходных компаний, складывается ощущение, что мы живем в искривленном пространстве. С одной стороны, президент еще в конце марта на совещании с руководством Минтранса России говорит, что грузоотправителям нужно озаботиться поддержкой «Совкомфлота». А с конца апреля и по тринадцатое мая «Совкомфлот», если я правильно помню, распродает 12 судов. При насущном повороте на Восток, поставках на азиатский рынок, у России мала емкость танкерного флота, а свою лучшую компанию (и одну из самых современных в мире) мы частично распродаем? Как это возможно?

– Насколько реалистично выглядят планы перевезти по Сев-

морпути в 2024 году 80 млн тонн грузов?

– В 2017 году я руководил подготовкой первого прогноза грузопотока по СМП, который делал Минприроды по просьбе госкорпорации «Росатом», и с тех пор принимаю участие в этом процессе. Могу сказать, что озвученные 80 миллионов с самого начала не были обеспечены грузовой базой. Существовала надежда на то, что Дмитрий Босов («Восток уголь») будет перевозить значительные объемы – более 30 млн т, как гласили заявления компании. В это время ресурсная база «Востокугля» была кратно меньше, чем заявленная годовая добыча, и Роснедрами был согласован проектный уровень добычи менее 2 млн т. То есть с самого начала это вызывало вопросы.

Сейчас ситуация схожая. На «Роснефть» возложена ответственность за «выполнение плана» – в 2024 году она должна перевезти с проекта «Восток Ойл» 30 млн тонн нефти. Проект «Восток Ойл» – это ванкорская группа действующих месторождений, продукцию которых можно перенаправить



Фото: Марина Шилкина



по новому направлению, и новые месторождения (в первую очередь Пайяхское и Западно-Иркинское), имеющие значительные запасы нефти.

Ситуация неоднозначная. Обратимся к открытой печати. Центральное диспетчерское управление ТЭК 21 января 2022 года сообщило: «Татнефтепроводстрой» обязуется построить нефтепровод «Сузун – точка врезки Западно-Иркинского лицензионного участка» и нефтепровод «Точка врезки Западно-Иркинского лицензионного участка – НПС в районе реки Енисей» к маю 2024 года. Итак, ожидаем 15 млн т за вторую половину 2024 года. Отметим, что если нефть ванкорской группы может быть перенаправлена на бухту Север сразу, то Пайяхское месторождение можно вывести на запланированную добычу только при обеспечении вывоза добываемой нефти, т.е. после запуска нефтепровода.

Газета «Известия» (25 января 2022 года): «К 2027 году «Роснефть» построит на ССК «Звезда»... 10 нефтеналивных танкеров Arc-7. Об этом «Известиям» рассказали в «Роснефти». В компании сообщили, что первое судно будет готово уже в 2024 году, еще два будут построены в 2025-м, три – в 2026-м и четыре – в 2027-м». Т.е. в 2024 году будет построен один танкер дедвейта 120 тыс. т. При работе на самом коротком плече на Мурманск одно судно может обеспечить вывоз 3 млн. т нефти в год. За полгода – 1,5 млн т. Требуемых танкеров арктического ледового класса Arc7 на фрахтовом рынке практически нет.

Если суда будут идти на восток напрямую (с перевалкой в районе Петропавловска-Камчатского, как принято в схеме перевозок СПГ «Новатэка»), это увеличит время кругового рейса как минимум вчетверо.

30 млн т нефти «Восток Ойл» учтены в текущих на лето 2022



Фото: Марина Шилкина

года прогнозах Минвостокразвития России и ГК «Росатом». Я неоднократно говорил о том, что в документах государственного стратегического планирования, которые, по сути дела, являются обоснованием финансовых расходов федерального бюджета (в первую очередь, на строительство ледокольного флота, аварийно-спасательных судов для Морспасслужбы и т.п.), закладываются заявления компаний без должной оценки профильными министерствами и агентствами.

Ожидания объемов производства «Арктик СПГ-2» также чересчур оптимистические. Надеюсь, что первая очередь будет запущена в срок, даже несмотря на уход дноуглубительных компаний и отказ «Бейкер Хьюз» проводить монтаж оборудования. Со строительством второй и третьей очередей возможна задержка, связанная с перекомпоновкой на российскую технологию сжижения газа «Арктического каскада», что требует доводки. На это

нужно время и деньги. Еще цитата («Коммерсант», 17.06.2022): «Российским предприятиям нужно около 24 млрд руб. господдержки на НИОКР для локализации производства оборудования по сжижению природного газа (СПГ). Об этом на сессии, организованной ИД «Коммерсантъ» в рамках Петербургского международного экономического форума, заявил председатель правления «Новатэка» Леонид Михельсон».

Транзитных перевозок железнодорожного концентрата по Севморпути (как российского, так и канадского), обеспечивших рост транзита в 2021 году, сегодня ждать не стоит. Иных источников роста транзита не видно. Показателен первый в этом году рейс лихтеровоза «Севморпуть» с Балтики на Дальний Восток – его груз составили 111 контейнеров и 40 тонн металлоконструкций. Скажем прямо, маловато для судна, по данным РС, имеющим дедвейт 35 тысяч тонн и контейнеровместимость 1324 теуса.

В сознании международных перевозчиков и трейдеров все, что проходит через Россию, кислотное. Они опасаются вторичных санкций. Это спокойная циничная оценка ситуации. Отметим, что, в отличие от прошлых лет, на начало июля заявлений от китайской COSCO на плавание в акватории Севморпути не поступало.

– Глава «Новатэка» Леонид Михельсон рассчитывал открыть «круглогодичное движение на восток» в 2024 году, но недавно предположил, что это станет возможным уже зимой 2023-2024 гг...

– Речь идет о судоходстве проектов «Новатэка», ибо только они обладают судами требуемого для круглогодичной навигации высокого ледового класса. Отметим, что в отличие от «Кристоф де Маржери», новые суда для «Арктик СПГ-2» в основном заточены на работу в ледовых условиях. Другого флота для круглогодичной навигации на восток просто нет, если, конечно, «Норильский Никель» не задумает вывозить туда свою продукцию.

– К этому времени «Арктик СПГ-2» достроят?

– К 2023 году, думаю, завершат первую линию. Вы же знаете, китайцы, которые строят модули, отказались их поставлять. А в мае арбитражный суд Мурманска арестовал суда голландской компании «Боскалис», которые должны были обеспечить вывод гравитационного основания из дока, его транспортировку и установку на подготовленное место на терминале Утренний. Суда арестовали, передали на хранение. Но это коробки. Нет ни специалистов, ни технологий. Работа, скорее всего, не будет сделана в срок.

– Вернемся к организации «круглогодичного движения»...

– Есть два варианта ледокольного сопровождения. Первый –

проводка конвоя, второй – обеспечение в лимитирующих точках. Сейчас вернулись к тому, что нужны работы в лимитирующих точках. Есть расчеты «Новатэка», что для этого требуется шесть ледоколов. План «Атомфлота» по расстановке ледоколов к 2030 году тоже говорит о шести ледоколах. Скорее всего, речь идет об одних и тех же судах. Учтены ли потребности в ледоколах «Восток Ойла», Сырадасайского месторождения или транзита «Русатом Карго», сказать не берусь.

– Как относятся сегодня к транзиту по Севморпути Индия, Китай, Япония, Южная Корея?

– Индийские госкомпании раздумывают о сотрудничестве. Японцы, похоже, отказались от нашей нефти и никаких дополнительных идей не вынашивают. Корейцы никогда не проявляли интереса к инвестиционным проектам. Китайцы участвуют сегодня в проекте «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ», COSCO Shipping Specialized Carriers работает на Севморпути судами вместимостью от 1000 до 1600 теусов. Повторюсь, что в этом году заявлений на плавание в акватории Севморпути от китайцев пока не поступало.

Китайские компании контролируют практически 50% флота газовозов проекта «Ямал СПГ» через совместные предприятия с Dynagas (их доля 51%), MOL (50%) и Seareak (бывший Teekaу, 50%). Предполагаю, что КНР рассматривает Севморпуть, как запасной вариант, один из многих шелковых путей на случай конфликтов на южных трассах. Методично и целенаправленно COSCO Shipping Specialized Carriers изучает Севморпуть: в его акватории из семи полупогружных судов компании отработали четыре, из 65 многоцелевых судов – 27.

– Глава Минвостокразвития в прошлом году заявлял, что на окупаемость СМП необходимо

KORABEL.RU

Подпишись
на нас
в Telegram



@VIKA_KORABEL_RU



Фото: Марина Шилкина

выйти в течение трех лет. Сегодня, когда во главу угла становится сама возможность осуществлять судоходство, роль экономических показателей теряет актуальность?

– Мне посчастливилось пару лет поработать с Александром Викторовичем Крутиковым, в его бытность заместителем министра по развитию Дальнего Востока и Арктики. Взвешенный, разумный человек. Сейчас Арктикой, по моему мнению, так никто не занимается. Нет человека, который так же был целенаправленно погружен в тему, понимал происходящие изменения и не боялся говорить о возникающих рисках.

К чему это я? В товарищах согласия нет. Когда в 2015 году создавали госкомиссию по вопро-

сам развития Арктики, я был в восторге: слава богу, появилась структура, которая поможет министерствам взаимодействовать. В прежнем составе госкомиссии я был членом двух рабочих групп: по экономическому развитию и освоению минеральных ресурсов. Мы как дети на скользком льду пытались что-то выстроить, Минвостокразвития, Минэнерго, Минприроды старались что-то сделать. Но в итоге всё спустилось на тормозах.

Сейчас преобладает подход: «Все хорошо, прекрасная маркиза». «Увеличение грузооборота с нынешних 35 млн т до 80 млн т к 2024 году напрямую зависит от реализации крупнейших инвестиционных проектов четырьмя ключевыми компани-

ями: «Газпромнефтью», «Новатэком», «Роснефтью» и «Северной звездой» (из выступления Алексея Чекункова, министра по развитию Дальнего Востока и Арктики в Совете Федерации, 19 апреля 2022 года). Но не стоит забывать, как изменились условия работы компаний, сегодня от них зависит отнюдь не все. Необходим четкий, возможно, неприятный анализ реальной ситуации. На ум приходят слова Сервантеса: «Сознание своей болезнью и готовность лечиться – уже начало исцеления».

За счет чего будет окупаться Северный морской путь, за счет чего собираются возвращать в казну огромные деньги? За счет платного судоходства? Плата взимается только за фактически предоставленные услуги:



ледокольную и лоцманскую проводку. Развитие международного судоходства толкает нас к тому, чтобы строить спасательные суда, аварийно-спасательные центры и прочее. Это огромные затраты бюджета. Особенно болезненные в нынешней ситуации.

– Есть какое-то понимание размеров расходов на Севморпуть?

– Первое место в группе затрат на развитие инфраструктуры СМП занимает строительство атомного ледокольного флота. Платит за это госбюджет. Была идея сделать долевое участие компаний. Я предлагал это Лихачеву еще в сентябре 2017 года: «Алексей Евгеньевич, строить огромное количество ледоколов, не имея безотзывных гарантий грузоотправителей, рискованно. Их нужно брать в заложники, пусть они входят долевым участием». Этого не случилось.

Вторая строка в графе расходов – аварийно-спасательные суда, координационные центры. Это тоже оплачивает госбюджет. Третье – дноуглубление. «Восток Ойлу», Баимскому ГОКу, Сырадасайскому месторождению требуются дноуглубительные работы, так же, как и «Арктик СПГ-2». Танкер или балкер должен подойти, значит, нужно копать. Помимо того, требуется систематически проводить ремчерпание. «Портньюс» сообщил недавно, что «подрядчики из большой четверки европейских дноуглубительных компаний (Van Oord, Boskalis, Jan de Nul, DEME), которые обеспечивали более 98% дноуглубительных работ в российских портах, с февраля 2022 года отказались от участия в российских арктических инфраструктурных проектах». Мощностей отечественного дноуглубительного флота для выполнения арктических проектов пока недостаточно.

Все эти расходы несет государство, создавая условия для развития бизнеса. Оно, наверное,

«Строить огромное количество ледоколов, не имея безотзывных гарантий грузоотправителей, рискованно. Их нужно брать в заложники, пусть они входят долевым участием».

рассчитывает получить деньги обратно. Но при безумных дивидендах акционерам ресурсодобывающих компаний стране арктические проекты пока почти ничего не дали.

– Возможно, с дебетом-кредитом проекта могла бы помочь какая-то независимая структура...

– Согласен. Независимая, не отягощенная обязательствами структура, которая отстаивала бы интересы государства и не зависела от денег заказчиков. В 2015 году считал, что такое возможно. Но сменилось руководство. Минтранс этим особо не занимается. В Минэкономразвития три года назад распустили отдел, который который занимался арктической зоной. Точнее, его передали в департамент стратегического развития. Это было правильно, потому что Арктика – это часть общей экономики страны.

– В петровские времена водные пути передавались частным компаниям в концессию. На старте те вкладывались в инфраструктуру, потом получали с судов деньги за проход. Тот же Суэцкий канал строили на привлеченные средства...

– За счет чего можно зарабатывать деньги на Севморпути? Есть инвесторы, которые владеют проектами. Терминалы они будут эксплуатировать сами, это однозначно. А концессионеры деньги будут зарабатывать на услугах судоходным компаниям... Каких услугах? В отличие от железной

дороги, плата за проезд не взимается.

– Можно построить специальный флот для работы на арктическом участке: в Петропавловске-Камчатском суда будут загружать, в Мурманске выгружать...

– «Росатом» и пытается это сделать. Но ни один из серьезных акторов, с которыми я разговаривал, не горит желанием заниматься перевозкой по Северному морскому пути. Это риск, это сезонность навигации, а все контейнерные перевозки имеют важный нюанс – расписание доставки. Не менее важна контейнеровместимость судов.

Директор Института международного транспортного менеджмента Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова Александр Кириченко на вопрос «Фонтанки», что нужно, чтобы на СМП появился регулярный контейнерный транзит в современном понимании этого термина, дал четкий ответ: «Нужно, чтобы суда вместимостью 22 000 контейнеров ходили там со скоростью 22 узла. Для этого необходимо углубить Северный морской путь до 20 метров и убрать оттуда лед. Наверное, это трудно. Если без сарказма – в моем понимании человечеству такая задача не по силам».

– А как же гаранты бесперебойности и скорости – мощные атомные ледоколы?

– «Русатом Карго» представлял проект своего круглогодичного



транзитного коридора в июле прошлого года. Было сказано, что средняя коммерческая скорость составит около 16,8 узла. Это реально?

– Что показал прошлогодний певекский кризис?

– Если бы судоходные компании катались, как сыр в масле, они не поперли бы в рискованную позднюю навигацию по Севморпути. Айонский ледяной массив сложен для судоходства. Этот огромный ледяной язык от Певека до Северного полюса никогда не меняется. Море Лаптевых – не подарок, оно замерзает. Все эти суда стояли на границе Восточно-Сибирского и моря Лаптевых, входили в Восточно-Сибирское море и вмерзали. На самом деле, можно говорить о нарушении государственной идеологии управления судоходством. На сайте «Проатом» в апреле вышла статья Лолия Георгиевича Цоя о том, что в советское время в позднюю арктическую навигацию ограничивалось и запрещалось использование судов Arc4, Arc5. Ледовый класс – это не синоним ледопроеходимости.

Вдобавок, если вы посмотрите на возрастную структуру нашего арктического флота, зачастую это «пожилые люди». У судов случается понижение ледового класса, но очень редко. Как родился с надписью на лбу Arc5, так до продажи на иголки в Бангладеш и будешь Arc5. Дизель-электрический ледокол «Ермак» (систершип «Красину» и «Адмиралу Макарову») эксплуатировался-эксплуатировался на Дальнем Востоке, а когда его перевели в Большой порт Санкт-Петербурга, то понизили ледовый класс с Icebreaker8 до Icebreaker6. Сейчас его списали.

– Что будет происходить с арктическими портами?

– Новой информации не встречал. Думаю, «Гидрографическое предприятие» продолжит их

модернизацию. Вопрос в том, как будут организованы в первую очередь дноуглубительные работы и как потраченные средства будут возвращаться в закрома родины.

– Что слышно о перспективах Мурманска, Архангельска?

– Слава богу, про глубоководный порт Архангельска забыли. «Индиго» то тонет, то всплывает. Вещь прекрасная, но слегка утопическая. На круглогодичный хаб, по моему мнению, не тянет, потому как есть риски повреждения корпусов судов льдом, поскольку март-апрель весьма ледовиты. В Мурманске есть хороший проект на западном берегу – «Морской терминал Тулома», рассчитанный на перевалку 4-6 млн тонн минеральных удобрений. Строят под себя. Железная дорога соединяет терминал с производством недалеко от Мурманска. Идеальная система, она и будет работать.

На планы «Русатом Карго» построить свой контейнерный терминал на Белокаменке, я всегда

говорил: ребята, посмотрите, какая там логистика? Дальневосточные порты связаны не только с портами Азии, но и с Транссибом. Железная дорога, доставка, перевалка – все здорово. Загрузили, перевалили, пошли. Приплыли на запад, в Мурманск. На Белокаменке, на которой никогда не будет железной дороги, напротив «РПК «Норд», по соседству с «Новатэк Арктика», делаем площадку для перевалки. Единственное, что мы можем там выполнить – это с линейника перевалить на фидер, либо наоборот. Вход на внутреннюю железнодорожную инфраструктуру – отсутствует. Выход – отсутствует. То есть западные арктические ворота в России не создаются.

Одновременно на Лавне есть площадка на миллион теусов, уже отведено место. Три компании (Frost&Sullivan, Drewry и неизвестная компания по заказу «Русатом Карго») в 2017-2021 годах делали оценку возможного потока контейнеров по Севморпути: раз-



Фото: Марина Шилкина



бросы от 400 до 800 тысяч теусов. Этим миллионником на Лавне мы закрыли бы все перспективные потребности. Создавать дорогостоящую инфраструктуру на западном крыле Севморпути, не связанную с внутренней транспортной системой – как это можно назвать?

– В ближайшие годы могут появиться какие-то новые серьезные проекты по добыче в арктической зоне ?

– Все развитие Севморпути с 2014 года связано с ростом всего двух проектов: Новопортовского и «Ямал СПГ», причем последний обеспечивает 65% грузопотока Севморпути. В загашнике – «Восток Ойл», Сырадасайское и Баимское, всё. Больше на горизонте нет проектов, которые формировали бы значимую грузовую базу.

– Проектов нет из-за отсутствия разведанных запасов?

– Нет интереса, основанного на рентабельных запасах. Угольные месторождения Западного Таймыра находятся на берегу Енисейского залива. От «Северной Звезды» до моря расстояние 60 км. «Лемберовское» вообще омывается солеными водами Карского моря. Есть рудные проекты, в первую очередь в районе Усть-Куйги в Якутии, но по объемам продукции они несопоставимы с уже приведенными.

– Западно-Сибирское речное пароходство в 1980-е годы перевозило по 30 с лишним млн тонн грузов в год. Региональное речное пароходство. А сейчас 40 млн тонн на Севморпути подаются, как достижение...

– Кстати, Енисейское речное пароходство завозит в Дудинку почти два миллиона тонн грузов – значительно больше, чем морским путем. Почему-то эти объемы в статистике Севморпути не учитываются. Скажу больше, в Арктической зоне есть газопровод «Газпрома» «Бованенково – Ухта».

Только по нему идет прокачка 96 млн тонн газа. Без всякого «шума и пыли». И это только один газопровод. А еще есть Ямбург, Медвежье, Уренгой... Магистральные нефтепроводы, региональные нефтеконденсатопроводы... Трубопроводный транспорт обеспечивает основной объем грузоперевозок в Арктической зоне (в 2020 году – 435 млн т). Экспорт нефти на восток обеспечивает магистральные трубопроводы «Восточная Сибирь – Тихий Океан», проектируется газопровод «Сила Сибири-2». Очевидно, что они будут крайне важны в нынешней ситуации.

– Программа развития СМП почти не затрагивает регионы, которые прилегают к трассе?

– В представлении многих Севморпуть – это атомные ледоколы, гигантские газовозы и т.п. Но жители-то прибрежных территорий увидят их лишь на горизонте, если только поднимутся на какую-то высокую сопку. Участие гигантских арктических проектов в социально-значимых территориальных программах практически нулевое. Чем они интересны для губернаторов? Это налог на имущество. Если в какой-то юрте будет зарегистрировано очередное нефтегазовое ООО «Тундрагазойл», это означает формирование и поступление налогов. Сколько ненцев работает на проекте «Арктик СПГ» или «Ямал СПГ»?

– Вячеслав Рукша выступает за вахтовый метод работ.

– Абсолютно верно. У нас перед глазами есть два примера: Воркута и Норильск. Но Норильск – исключение; он обладает достаточной ресурсной базой и набок не ложится. Добыча угля в Воркуте скукожилась в два с лишним раза. Угольная Инта просто умерла. Такие проекты, как «Ямал СПГ», реализуются вахтовым способом. Это наиболее обоснованно. Кому нужны города в Заполярье?



Фото: Марина Шилкина

С Рукшей я полностью согласен, другого варианта нет. У нас сейчас Новосибирск, Иркутск задыхаются от безделья, а мы планируем строить новые города в Сибири.

– Подсчитали, что к 2050 году ущерб для арктической инфраструктуры из-за таяния вечной мерзлоты может составить пять триллионов рублей...

– У нас не вечная мерзлота. Если бы она была вечная, она бы не таяла. У нас многолетнемерзлая порода. Ее деградация приводит к снижению несущей способности грунтов. Приведу пример: в прошлом году за счет падения мачт электропередач произошел обрыв энергосети между Билибино и портом Зеленый мыс. Если не ошибаюсь, порт два месяца работал на резервных дизелях при очень высокой стоимости электроэнергии за кВт. У нас претенденты на разрушение: Воркута, Норильск, трубопроводы в Тимано-Печорской и Западно-Сибирской нефтегазоносных провинциях.

Был на Сабетте, там уже всюю используют не простые сваи, а сложные инженерные конструкции: фреон дозируется показаниями датчика температуры. Но это очень дорогая технология.

Сумму в пять триллионов озвучили год назад. И что сделано? Решено, что Академия наук будет возрождать полигоны монито-



«Думаю, что в условиях энергоперехода, Арктика будет становиться более «металлической». Объемы морских перевозок руды будут значительно меньше, чем газа, нефти и угля, но стоимость горной продукции будет сопоставима».

ринга поведения мерзлоты. Сначала мы это разрушили, теперь будем возрождать. Замечательно. Но дело в другом. Научный интерес к поведению мерзлоты – важный и фундаментальный аспект, но мы же говорим о конкретно падающих домах. И что, какие решения предложат? Переход на легкосварные конструкции? Вы хоть раз видели их на трубопроводах в тундре? Просто нет слов.

– Насколько активно в арктической зоне ведется геологическая разведка?

– Мы обработали 77 действующих документов стратегического планирования и проанализировали 550 проектов освоения минеральных ресурсов: действующих, строящихся, планируемых и заявленных. И остановились на отметке сто.

Как они выглядят? Это действующий горнорудный комплекс Кольского полуострова, расположенный вдоль железной дороги в Мурманской области и республике Карелия. Остальной Кольский полуостров геологически исследован, там выявлен ряд месторождений, но удаленность от транспортной инфраструктуры делает их освоение нерентабель-



Фото: Марина Шилкина

ным. Строительство железной дороги за счет инвестора сожрет прибыль за все время действия проекта.

В Архангельске у нас за душой три проекта, и больше их не будет. Это два алмазных (Гриба и Ломоносова) и свинцово-цинковое Павловское месторождение. В Ненецком автономном округе у нас нефть и вялые попытки заняться марганцем, углем и т.п. Дальше идет северная часть Западной Сибири: от Ямала до Таймыра. Это Восточная Сибирь по административному делению, но в геологическом отношении это Западно-Сибирская нефтегазоносная провинция. Идем дальше: Хатанга – это Ольгинское месторождение, обнаруженное «Роснефтью» несколько лет назад. Первое месторождение открытое в восточном секторе Севморпути (на самом деле впервые нефть там нашли в 1930-х годах).

Потом идет полиметаллическая северная Якутия и Чукотка. Сейчас там вырисовывается кластер, как совокупность взаимосвязанных организаций в районе

Усть-Куйги. «Росатом» поставит там атомную станцию, появится энергетика, можно будет развивать четыре проекта. Далее – Баимское месторождение и уголь на Чукотке.

– Белые пятна остаются?

– Эти сто объектов были выбраны из нескольких тысяч, выявленных на северных территориях. И они прошли через хорошее экономическое сито. Но рынок развивается, растет значимость металлов высоких технологий (литий, никель, кобальт, марганец, редкие и редкоземельные металлы). На территории Арктической зоны есть их месторождения и рудопроявления, требующие дополнительного геологического изучения. Одновременно необходимо развитие технологий их извлечения и переработки. Думаю, что в условиях энергоперехода, Арктика будет становиться более «металлической». Объемы морских перевозок руды будут значительно меньше, чем газа, нефти и угля, но стоимость горной продукции будет сопоставима. ↓