

# **«ТрансБалтика 2014»**

**Российская экономическая  
политика в Арктике и его  
возможное влияние на  
балтийский транзит.**

**Николай Межевич - Профессор, д.э.н.  
руководитель программы „Исследования Балтийских и  
Северных стран”, Санкт-Петербургский университет , Россия**

# Природные условия Российской Арктики



Потепление в Российской Арктики вопрос среднесрочный и долгосрочной перспективы. В ближайшие годы ледовые условия не изменятся настолько, что появится возможность отказаться от ледовой проводки. Даже для судов арктического класса ледокол остается обязательным.



# Северный морской путь

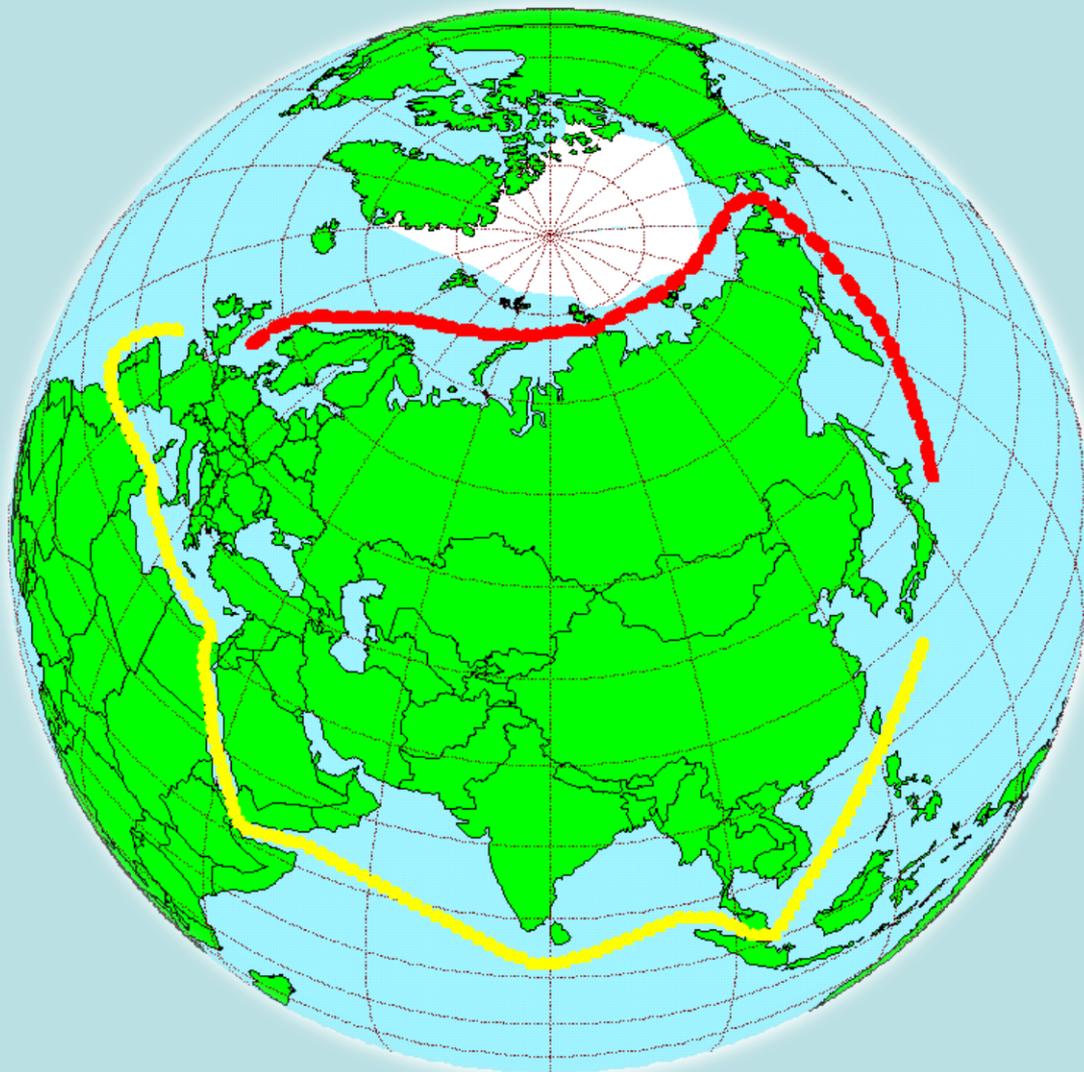


Северный морской путь – главная судоходная магистраль России в Арктике. Проходит по морям Северного Ледовитого океана, соединяет европейские и дальневосточные порты. Длина (то Карских Ворот до бухты Провидения) 5600км. Северный морской путь обслуживает порты Арктики и крупных рек (ввоз топлива, оборудования, продовольствия, вывоз леса, в т.ч. за границу, и др.). Основные порты: Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Провидения. Продолжительность навигации 2-4 месяца.

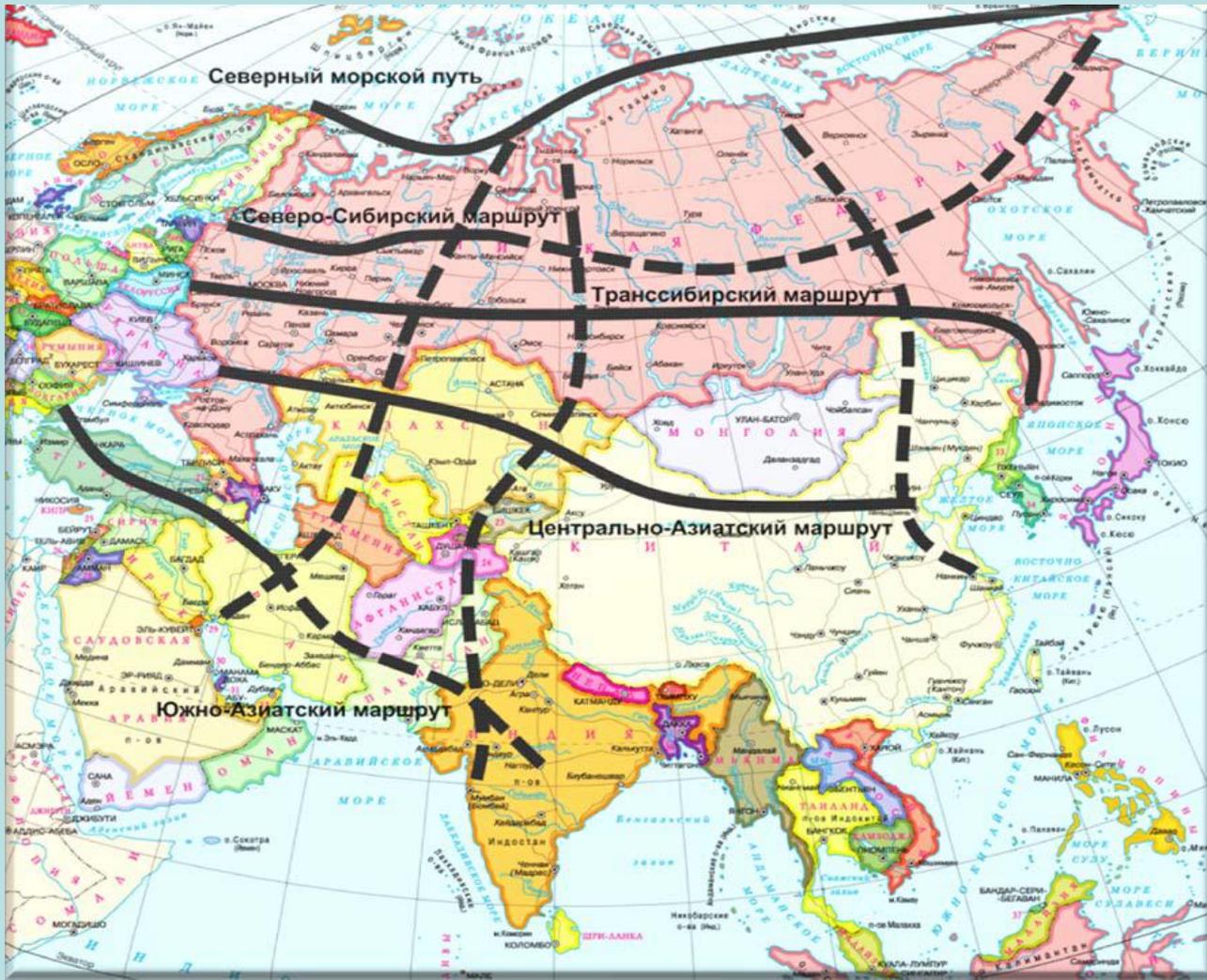
# **Ситуация с СМП в 2010-2013 гг.**

- Использование пути в этом качестве вместо Суэцкого канала предоставляет судовладельцам экономию по времени почти в 8-10 суток и расхода топлива в среднем 500 тонн за рейс.**
- Если в 2010 году объем иностранного транзита в Арктике составил 45 тысяч тонн, то в 2011 году этот показатель вырос сразу до 617 тысяч тонн, а в 2012 году перевалил 1 млн. тонн.**
- Результаты навигации 2013 года: объем транзитных грузоперевозок под иностранным флагом снизился по сравнению с прошлым рекордным сезоном до 860 тысяч тонн.**

# Сравнение маршрутов СМП и пути через Суэцкий канал



# СМП и основные действующие и перспективные Азиатские транспортные маршруты



Основные тенденции развития мировой экономики свидетельствуют о возрастании взаимозависимостей ее ключевых регионов. Традиционные транспортные пути сталкиваются с конкуренцией новых действующих и потенциальных маршрутов. Не смотря на возросшие политические риски торговля по линии Азия – Европа не будет сокращаться в краткосрочной и среднесрочной перспективе. В этих условиях традиционные маршруты со сложной логистикой (балтийский транзит) следует рассматривать в контексте потенциально возможных альтернатив, даже в том случае если эти альтернативы не очевидны. Следует также рассмотреть возможность новых маршрутов обеспечивающих транзит между бассейнами Северного ледовитого океана и Балтийским морем. Россия, играющая ключевую роль в транзитных перевозках, как арктическом, так и балтийском бассейне.

**Руководитель ФГКУ «Администрация**

**Севморпути» отметил, что в 2012 году по СМП было перевезено 3 895 900 тонн грузов, в 2013 цифра практически неизменилась, составив 3 914 001 тонну. Поэтому пока не просто преждевременно, а даже некорректно противопоставлять СМП Суэцкому каналу.**

**Однако утвержденная в феврале 2013 года «Стратегия развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» предусматривает быстрое развитие, помимо транспортной системы, и береговой инфраструктуры. В частности, к 2015 году предполагается создание десяти комплексных аварийно-спасательных центров, на строительство которых выделено 910 миллионов рублей.**

**Роснефть" в мае 2014 года заключила на Петербургском международном экономическом форуме подтвердила все договоренности с ExxonMobil. Этот крупнейший частный нефтегазовый концерн в мире, обладает правами на бурение нефтяных скважин на территории общей площадью около 46 тыс. кв. км в России. Это наиболее крупные права по добыче нефти для компании за пределами США. Exxon – ключевой игрок на арктическом шельфе России (совместно с компанией «Роснефть»).**

**К Северному морскому пути в транспортном отношении тяготеют районы Российского Севера, занимающие территорию 11 млн км<sup>2</sup>, составляющие 2/3 территории Российской Федерации. Особое значение СМП как транспортная магистраль имеет для обеспечения жизнедеятельности Арктической зоны России площадью 4 млн км<sup>2</sup> и населением свыше 1 млн человек и потребностей промышленного освоения прилегающих к трассе районов.**

**СМП является важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и Арктики России и связывающим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны. СМП - это не единственный, но весьма реалистичский путь к природным кладовым Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока, кратчайший водный путь между портами Европы и стран Азиатско-Тихоокеанского региона.**

**В 2010 году впервые в истории Арктического судоходства по трассе Севморпути был проведен танкер водоизмещением более 100 тыс.тонн. Танкер «Балтика» (Афрамакс), вышел из порта Мурманск (Россия) 14 августа, в порт Нинбо (Китай) танкер прибыл 6 сентября. СМП пройден за 10 суток.**

# ***Арктика и регион Балтийского моря***

- 1. Структура арктического транзита в настоящее время не предполагает масштабного взаимного перехвата потоков основных типов грузов.**
- 2. Однако собственно российский грузопоток может быть частично сориентирован на «обход» скандинавского полуострова.**
- 3. В январе 2014 года финское правительство приняло решение разморозить Арктическую программу. Страна намерена построить новую железнодорожную линию от Северного Ледовитого океана до Балтики.**

## СОРЕВНОВАНИЕ НОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ ЕВРОПЫ

| Маршрут ж.д. строительства                                       | Государства-участники       | Пропускная способность млн. т | Период строительства, годы         | Общая сумма инвестиций, \$ млрд. |
|--|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| Обская 2 — Салехард — Надым — Коротчаево (Северный широтный ход) | РФ                          | 18-21                         | 2015-2020                          | 5,9                              |
| Колари — Рованиemi — Шиботн                                      | Финляндия, Норвегия         | 7-13                          | 2017-2020                          | 2,8-3,2                          |
| Рованиemi — Киркенес   | Финляндия, Норвегия         | 7-13                          | 2016-2020                          | 2,8-3,2                          |
| Рованиemi — Нарвик   | Финляндия, Швеция, Норвегия | 7-13                          | 2017-2020                          | 0,8-1,1                          |
| Нарвик — Тромсе  | Норвегия                    |                               | 2020-2022                          | 2,5                              |
| Рованиemi — Мурманск (Кандалакша — Салла)                        | РФ, Финляндия,              | 7-13                          | 2008-2012 (заморожен)              | 0,7-1,6                          |
| Мурманск — Никель — Киркенес                                     | РФ, Финляндия, Норвегия     | 10                            | 2002-2006 (заморожен)              | ТЗО отсутствует                  |
| Полуночное — Обская 2  | РФ                          | 1                             | 2006-2015 (перенесен на 2020-2030) | 1,5                              |

**Благодарю за внимание!**

