

Крошки от арктического пирога

В последние годы в российской Арктической зоне наблюдается беспрецедентный для постсоветского периода рост экономической активности. Но, несмотря на то, что большая часть сухопутных арктических территорий РФ административно относится к Уральскому и Сибирскому федеральным округам, эта активность проходит «мимо» большинства их соседей. О том, как распространить экономический эффект от реализации северных проектов за пределы Арктической зоны и вовлечь в процесс освоения Арктики научный и промышленный потенциал Урала и Сибири, шла речь на совместном совещании полномочных представителей Президента РФ в Сибирском и Уральском федеральных округах, при участии представителей науки, бизнеса и губернаторов сибирских и уральских регионов.

Ключевые слова: Арктика, Арктическая зона, Ямал, ЯНАО, арктические проекты, полпред СФО, СО РАН

В последние годы Арктика стала местом самого пристального внимания различных стран и народов и как регион, оказывающий сильное влияние на климат планеты, и как сокровищница уникальной природы, и как территория с огромным экономическим потенциалом. Помимо пяти стран, имеющих непосредственный выход к Северному Ледовитому океану (Россия, США, Норвегия, Канада и Дания), о своих интересах в Арктике заявляют еще 20 государств, включая не только северные – Исландию, Финляндию и Швецию, которые входят в Арктический совет, но и такие удаленные от полярного круга, как Германия, Испания, Польша, Китай, Южная Корея и даже тройка прибалтийских государств.

Россия контролирует около 40% циркумполярной зоны и более 60% арктической суши и на данный момент является бесспорным лидером в экономическом освоении макрорегиона. В первую очередь это связано с начавшимся еще в советское время масштабным освоением минерально-сырьевых ресурсов Заполярья и эксплуатацией Северного морского пути, вдоль которого по всему побережью Ледовитого океана создана сеть морских и речных портов, система авиационных, космических, судовых, метеорологических наблюдений, мощный ледокольный флот. По некоторым оценкам, Российское Заполярье сегодня обеспечивает производство около 11% ВВП и до 25% экспортной продукции страны [1].

О структуре экономики «тогда» «и сейчас»

Исторически главные отрасли специализации в Арктике – это добыча и переработка полезных ископаемых: цветных металлов (Норильский промышленный район), нефти и газа (Ямал, Ухта), минеральных руд (Кольский полуостров), угля (Воркута), золота (Колыма), алмазов (Якутия); а также транспорт (грузоперевозки и сопровождение караванов по Северному морскому пути и сезонное речное судоходство) и обеспечение национальной безопасности (здесь базируется крупнейший в РФ Северный флот, ряд стратегических военно-промышленных объектов и разветвленная сеть аварийно-спасательных баз МЧС).

Стратегические интересы России в регионе связаны с развитием тех же отраслей, но на новом технологическом уровне. Так, из полутора сотен масштабных инвестиционных проектов, запланированных к реализации до 2030 г. в Российской Арктике, почти половина связана с добычей и переработкой полезных ископаемых – прежде всего нефти и газа на шельфе Карского, Печорского и Баренцева морей и на п/о Таймыр и Ямал. К настоящему моменту начата промышленная добыча нефти на Приразломном нефтяном месторождении («Газпром-Роснефть», Печорское море), газа – на Юрхаровском месторождении («Новатэк», Тазовская губа), в 2017 г. должна быть сдана первая линия завода по сжижению природного газа «Ямал-СПГ» («Новатэк», п/о Ямал), ведутся активные геолого-геофизические исследования на лицензионных участках «Роснефти».

По транспортно-логистическому направлению (около 30% от всех российских проектов в Арктике) ключевыми являются развитие Северного морского пути (обновление флота, модернизация портовой и обслуживающей инфраструктуры) и строительство двух широтных железных дорог «Белое море – Коми – Урал» («Белкомур» – 1252 км, из которых 712 км – новое строительство) и «Северного широтного хода» (707 км по маршруту «Обская – Надым – Коротчаево»), а также создание новой железнодорожной линии необщего пользования Бованенково – Сабетта и автодороги Сургут – Салехард. Крупнейшие операторы транспортных проектов – «Атомфлот», ГК «Норникель», «РЖД», но также администрации регионов, компании-грузоотправители, судовладельцы.

В рамках создания Системы комплексной безопасности в Арктике укрепляют позиции Минобороны, МЧС и ФСБ. В декабре 2014 г. создано Объединенное стратегическое командование «Север» для управления военными силами и средствами МЧС в зоне от Мурманска до Анадыря. Концептуально важно то, что военные и гражданские организации стремятся к сотрудничеству и объединению усилий по целому ряду направлений – от создания и обслуживания систем связи и навигации до глубоководной разведки и утилизации радиоактивных отходов. Помимо обеспечения безопасности при возникновении чрезвычайных ситуаций (природного или техногенного характера), названные ведомства часто выступают системообразующим фактором для развития городов и поселков, становятся одним из главных поставщиков новых технологий для гражданской жизни (от арктической одежды и обуви до медикаментов и машин).

Глобальное потепление, которое облегчает транспортную доступность арктического побережья и его экономическое освоение, и развитие новых технологий будут способствовать более полной реализации экономического потенциала Российской Арктики. В ходе международного форума «Арктика – территория диалога», состоявшегося 30 марта 2017 г. в Архангельске, Президент страны В.В. Путин еще раз подтвердил намерение о дальнейшем экономическом освоении этого региона.

«У нас весьма обширная экономическая программа для Арктики, рассчитанная на многие годы вперед. Она включает уже свыше 150 проектов, инвестиции в которые оцениваются в триллионы рублей», – подчеркнул В. Путин. Прежде всего, по его словам, поддерживаться будут инициативы, имеющие мультипликативный эффект для арктических регионов и для страны в целом. Среди наиболее актуальных вопросов Президент перечислил «уровень и качество жизни на арктических территориях, горнодобывающие и шельфовые проекты, развитие транспортной системы, экологию и безопасность во всех ее аспектах». В качестве приоритетных механизмов названы государственно-частное партнерство (ГЧП) и создание так называемых опорных зон развития, понимаемых «как перечень скоординированных, взаимодополняющих друг друга проектов и инструментов государственной поддержки». Эти и другие

меры будут включены в новую редакцию Стратегии развития Арктической зоны РФ до 2025 г.

Губернаторы озабочены

А накануне архангельского форума в новосибирском Академгородке прошло совместное совещание полномочных представителей Президента РФ в Сибирском и Уральском федеральных округах, на котором полпреды совместно с представителями СО РАН и УрО РАН и губернаторами сибирских и уральских регионов обсуждали, как распространить экономический эффект от реализации арктических проектов за пределы Арктической зоны и вовлечь в процесс освоения Арктики научный и промышленный потенциал Урала и Сибири.

Отметим, что к двум названным округам относится большая часть сухопутных территорий Арктической зоны РФ, установленных указом Президента*. И некоторые из них уже сегодня испытывают настоящий инвестиционный бум в связи с реализацией арктических проектов. Так, инвестиции в основной капитал на территории ЯНАО за 2016 г. выросли на четверть – до 904 млрд руб. (это 74,8% от годовых вложений всей Арктической зоны и 84% от общего объема инвестиций в регионе), что, конечно, мало связано с «комфортным инвестиционным климатом», о котором говорится в сообщениях пресс-службы региона, но целиком и полностью – с реализацией его ресурсного потенциала. Так, в 2016 г. на Ямале был введен в эксплуатацию нефтеналивной терминал «Ворота Арктики», мощности второй очереди Бованенковского нефтегазоконденсатного месторождения, магистральные трубопроводы «Бованенково – Ухта 2» и «Заполярье – Пурпе», продолжилось строительство объектов Ярудейского, Пякяхинского, Восточно-Мессояхского месторождений, завода по производству сжиженного газа (проект «Ямал СПГ») и нового арктического морского порта Сабетта.

* Указ Президента РФ «О сухопутных территориях Арктической зоны РФ» № 296 от 2 мая 2014 года относит к арктическим территориям целиком Мурманскую область, Ненецкий, Чукотский и Ямало-Ненецкий автономные округа, а также городской округ Норильска (Красноярский край), муниципальное образование Воркута (Республика Коми), ряд территорий Архангельской области, включая МО г. Архангельск, некоторые улусы Якутии, и кроме того, острова, расположенные в Северном Ледовитом океане.

При этом, как подчеркнул председатель СО РАН академик **А. Л. Асеев**, сегодня Российская Арктика экономически «связана главным образом с северо-западом России и дальним зарубежьем». Даже щебень для строительства объектов «Ямал-СПГ» закупается в норвежском Киркенессе [2]. «Нам надо связать арктические проекты с экономикой и наукой Сибири и Урала», – призывает ученый. – Но пока это получается плохо и почти исключительно – в режиме ”ручного управления”».

У нас товар, но кто купец?

«На сегодня в ряде регионов заключены и реализуются соглашения и дорожные карты по освоению востребованной в Арктике продукции местных компаний, – рассказал полпред главы государства в СФО **Сергей Меняйло**. – У некоторых субъектов Федерации есть удачные примеры сотрудничества между крупными компаниями, научными центрами и региональными производствами. Например, красноярское АО “НПП Радиосвязь” создает навигационную систему проводки судов для порта Сабетта, Омский завод транспортного машиностроения реализует комплексную программу “Арктика” совместно с Институтом прочности и материаловедения СО РАН и Томским политехническим университетом. Мы в 2016 г. выпустили каталог продукции сибирских промышленных предприятий для арктических нужд, инициировали создание общероссийского подобного каталога. Но пока проводимые работы не носят системного характера, и мы не можем сказать, что созданы понятные условия для производственных, научных и других организаций по участию в арктических проектах. А крупные компании, работающие в Арктике, пока слабо представляют себе, какую продукцию, технологии и услуги могут предложить наши регионы... Получается разрыв: те компании, которые сегодня реализуют свои проекты в Арктике, работают сами по себе, промышленность сама по себе, наука в некотором отношении – тоже сама по себе».

В результате те достижения по обеспечению поставок местной продукции арктическим предприятиям, которыми хвастались на совещании представители регионов и добывающих компаний, выглядят, мягко говоря, довольно скромно, особенно – учитывая огромные масштабы инвестиций. «Объем поставок томской продукции в дочерние и зависимые компании “Газпром” и

«Газпромнефть» в 2016 г. составили около 3,5 млрд руб., чтократно превышает предыдущие показатели, – рапортовал заместитель губернатора Томской области **Михаил Сонькин**. – Планируется, что по итогам реализации проектов в рамках дорожных карт объем поставок достигнет 8 млрд руб.».

На первый взгляд, выглядит неплохо. Но стоит напомнить, что в 2016 г. только на Ямале капитальные вложения ПАО «Газпром» и его дочерних структур превысили 200 млрд руб., а за 2010–2015 гг. – около 1,5 трлн руб. При этом объем отгруженной промышленной продукции Томской области в 2016 г. составил более 300 млрд руб., в том числе около 45% – это продукция обрабатывающих производств. То есть получается, что структуры «Газпрома» приобрели около 2,6% томской промышленной продукции.

Счет идет на десятки

«При строительстве скважин на шельфе используются в основном импортное оборудование и инструменты, – признался заместитель начальника департамента 307 ПАО «Газпром» **Александр Калинин**. – В рамках программы по импортозамещению подписаны дорожные карты с Иркутской, Томской, Омской областями, на Урале – с Тюменской, Челябинской, но они не дают преимущественного права на поставку оборудования, а являются целевым инструментом на производство и постановку высокотехнологичного оборудования для конкурсных закупок».

По информации А. Калинкина, в 2016 г. поставки для нужд «Газпрома» осуществляли в Иркутской области шесть предприятий, в Томской – 25, в Омской и Тюменской – по 29 компаний. Лидером в этом неформальном рейтинге стала Челябинская область, в которой у «Газпрома» насчитывается 53 поставщика, с общим объемом поставок почти 34 млрд руб. в год (надо полагать, речь идет в основном о материалах для строительства трубопроводов). Всего же, по словам А. Калинкина, из двух округов в 2016 г. объем поставок на арктические проекты «Газпрома» составил 45,4 млрд руб.

Из всех работающих на Крайнем Севере компаний теснее других оказался связан с экономикой Сибири (точнее – Красноярского края) «Норникель», но и здесь во взаимном обороте доля высокотехнологичной продукции удручающе мала. Гораздо

больше экономика края получает от реализации социальных проектов компании (поддержка Универсиады, строительство оптоволоконной линии связи Новый Уренгой-Норильск, проект реконструкции жилого фонда «Комфортный Таймыр», реконструкция норильского аэропорта и др.).

«В производственной цепочке компании задействовано 548 краевых предприятий, – рассказал директор департамента федеральных и региональных программ ПАО «Норникель» **Андрей Грачев.** – Это и исторически сложившиеся связи, и логистика, и взаимодействие с региональными властями, которые хорошо понимают наши задачи и потребности. Соглашение о социально-экономическом сотрудничестве с краем подписано еще в 2009 г. В 2016 г. в рамках этого сотрудничества мы получили от края услуг на 15 млрд руб., материальных средств – на 2,7 млрд (из них около 1 млрд – это продукты питания). 28 февраля 2017 г. было подписано соглашение о сотрудничестве в развитии профессионального образования».

По словам А. Грачева, в декабре 2016 г. «Норникель» подписал также четырехлетнее соглашение с Омской областью, предусматривающее применение высокотехнологичной продукции омских предприятий. «Мы направили в региональное министерство промышленности, транспорта и инноваций свои техусловия, и надеемся, что наладим сотрудничество с Омской областью по 9 перспективным проектам», – заключил представитель компании.

Как видим, за несколько лет административных усилий во взаимодействии с северными компаниями оказались вовлечены всего несколько десятков региональных предприятий, в каждом случае речь идет о штучных проектах и относительно скромных объемах поставок, которые вряд ли можно считать серьезными для экономики неарктических регионов.

Но как активизировать взаимодействие северных компаний с местной промышленностью, никто толком не знает. Те предложения, которые прозвучали в ходе совещания, – создание каталогов продукции местных предприятий, специализированного интернет-портала, презентующего продукцию и разработки для Арктики – вряд ли способны кардинально переломить ситуацию. То же касается и разного рода «смотрин», устраиваемых губернаторами для северных компаний – организация выставок, круглых столов с участием местных промышленников и т. п.

Нужна «государева воля»

Проблемы, препятствующие активизации экономических связей, носят системный характер и локальными мерами не решаются. Это и чрезмерная монополизация деятельности по добыче сырья в Арктике, и режим повышенной секретности, окружающий многие проекты и работы под предлогом национальной и коммерческой безопасности и автоматически ограничивающий круг «приближенных к телу». «Сегодня лицензии на арктический шельф есть только у “Роснефти” и “Газпрома”, – комментирует глава Института нефтегазовой геологии и геофизики СО РАН академик **Алексей Конторович**. – Они, конечно, провели там в последние годы огромный объем работ... Но вся информация остается в этих двух компаниях, и академические институты и вузы к ней доступа не имеют. Руководители компаний говорят: мы сами все переварим. Правильно ли это? У меня есть сомнения...» [3].

Это, безусловно, и несоразмерность, разномасштабность потенциальных потребителей и производителей арктической продукции. Немногочисленные «покупатели» настолько велики и оперируют такими суммами и цифрами, что мелких и средних «продавцов» (а независимый региональный бизнес сегодня представлен в основном мелкими и средними предприятиями) просто не замечают. То, что томские предприятия сумели разработать и наладить выпуск нужной «Газпрому» продукции по ценам на 15% дешевле импортных аналогов – это, безусловно, повод для гордости. Но исходя из конечной суммы закупок в 3,5 млрд руб. (в целом по Томской области), получается, что «Газпром», по самым оптимистичным расчетам, сэкономил около 600 млн руб. за год, но насколько чувствительно это было для компании с годовой выручкой в 6,1 трлн руб. и чистой прибылью 951,6 млрд? Скорее – так, оказали любезность дружественному губернатору и заодно отчитались о поддержке импортозамещения.

Есть и масса более мелких, частных проблем – от вопросов сертификации продукции «в северном исполнении» (по сути, чуть ли не у каждой компании, работающей на Севере – свой набор требований и критериев, что дезориентирует изготовителей и усложняет процесс вывода новой продукции на рынок), до проблем оплаты и разделения рисков за выполнение целевых

НИОКР (государственным предприятиям, которые в основном являются исполнителями работ для Арктики, трудно найти средства на НИОКР, а заказчики не готовы в одиночку нести все расходы и риски, тем более что на Западе можно свободно купить уже готовую продукцию или технологию).

Не оставляя попыток завязать более тесные двусторонние отношения с северными компаниями, руководители регионов понимают, что решающее слово должно быть все-таки не за отдельными компаниями, отраслями и ведомствами, а за государством. «Должна быть государственная программа освоения. И в рамках этой госпрограммы – четко сверстанный заказ на НИОКР, на изготовление продукции с определенными характеристиками, на услуги», – полагает губернатор Омской области **Виктор Назаров**.

«Очевидно, что осваивать Арктический Север на основе только рыночной целесообразности невозможно, – поддерживает коллегу губернатор Красноярского края **Виктор Толконский**. – Но для того чтобы полнее использовать потенциал немалого количества государственных программ, реализуемых в Арктике, необходимо эти программы формировать в едином центре. Они не могут быть приоритетным предметом отдельных отраслей или ведомств. Те объемы добычи угля, которые сейчас осваиваются на Диксоне, в масштабах всей страны – мизер, но для Арктического Севера это принципиальные вещи. На мой взгляд, правительственная комиссия по Арктике должна стать единым межотраслевым управляющим центром, который будет координировать и финансировать все государственные программы, в том числе в координации с Министерством обороны, которое заинтересовано в развитии инфраструктуры».

А директор Института экономики и организации промышленного производства СО РАН **Валерий Крюков** изложил принципиальную позицию сибирских экономистов по подходам к освоению недр, в том числе – в северных широтах: «Недра, о которых мы говорим, – государственная собственность. Это закреплено в Конституции и Законе о недрах, это является базовым принципом нашей экономической системы. То есть государству безразлично, как, кем и в какой степени используются эти недра. Отсюда закономерный вывод – не компании, получающие доступ к государственным ресурсам, определяют, что им нужно

и выгодно, какие виды оборудования, материалов и техники должны использоваться. Это функция и задача государства в рамках научно-технической политики. А Академия наук может выступить экспертной организацией по определению научно-технических требований и подходов к освоению месторождений. Мы – совместно государство, наука и бизнес – должны определить приоритеты: на какие объекты мы идем, какие задачи решаем, что конкретно делаем в долгосрочном, в краткосрочном периоде, при реализации конкретных шагов и действий. Такой подход – не выдумка кабинетных ученых. Это мировая практика. Канада, Норвегия, Шотландия, весь цивилизованный мир так работает. Российские лицензии на право доступа к недрам сформулированы в основных чертах в 1990-е годы, когда были совсем другие реалии. Пора уже остановиться, перетряхнуть старый багаж, избавиться от балласта и дальше вместе идти. Другого пути мы не видим».

Для сравнения: в соседней Норвегии на протяжении многих лет одним из требований к поставщикам добычных компаний, работающих на шельфе, являлось максимально возможное приближение локализованного производства оборудования и сервиса к месторождениям. За 20 лет такой политики северные регионы страны и городок Ставангер превратились с мировые центры компетенций и производства оборудования в сфере шельфовой добычи нефти и газа [4].

Российские власти и госкомпании весьма охотно приглашают к сотрудничеству в Арктике иностранных партнеров. Так, акционерами проекта «Ямал СПГ», помимо российской компании «Новатэк» (50,1%), являются французская «Тотал» (20%) и китайские CNPC (20%) и Фонд Шелкового пути (9,9%). Стратегические партнеры «Роснефти» в Арктике – американская ExxonMobil, итальянская Eni, норвежская Statoil. Как упомянул В. Путин в своем выступлении на архангельском форуме, «китайские партнёры заявляют о своей готовности участвовать в строительстве железных дорог на Российском Севере». Но пока в открытый доступ не просочилось никакой информации о каких-либо требованиях к зарубежным партнерам по локализации продукции или технологий. Хотелось бы верить, что отсутствие информации все-таки не означает отсутствие движения в этом направлении, и арктические проекты не на словах, а на деле

превратятся в драйвер экономического и технологического развития для прилегающих регионов и страны в целом.

От первого лица

Председатель СО РАН академик А.Л. Асеев:

– Важнейшая научно-практическая проблема – воссоздание системы научно-экономических и производственных связей в меридиональном направлении – с Севера на Юг и наоборот. Нам необходимы анализ и формирование производственно-технологических связей при освоении и последующем использовании минерально-сырьевых ресурсов, научное сопровождение крупных инфраструктурных проектов, исследование и переоценка ресурсного потенциала ранее изученных территорий в условиях лучшей транспортной доступности. Региональные отделения Академии наук должны стать дополнительными интеграторами в разработке подходов к формированию планов развития этой территории.

Вместе с тем первоочередная задача РАН – классификация и упорядочение громадного объема знаний об Арктике, деятельности человека в ней и т.д. Речь идет о создании «цифровой Арктики» – единой информационно-мониторинговой системы, вбирающей в себя большие массивы научных, экономических и других данных, в том числе – вновь генерируемых.

Дмитрий Фишкин, представитель Минэкономразвития:

– В Арктике не так много проектов, и они все крупные, все мегарентабельные. Более мелким проектам, вполне привлекательным для южных широт, в условиях недостаточности населения, инфраструктурных ограничений, экстремальных температур, попросту не хватает рентабельности. Мы считываем, что такие крупные комплексные проекты, как «Ямал СПГ», смогут потянуть за собой более мелкие. Но этот вопрос не решить без научного потенциала. Во-первых, на сегодня все то, что разрабатывается в Арктической зоне, – это оценка середины прошлого века, переоценка на основе новых технологий разведки, добычи, помогла бы дать более точные данные и найти новые серьезные базовые проекты. Во-вторых, применение новых промышленных технологий, новых материалов оказывает прямое воздействие на эффективность работ, сказывается

на экономической рентабельности. В условиях недостаточности бюджетных средств это очень важно.

Губернатор Ямало-Ненецкого АО Дмитрий Кобылкин:

– Ямал – уникальная площадка для комплексных исследований, которые все чаще проводятся совместными усилиями нескольких организаций и даже стран. Эта тема требует особого внимания, так как координация и согласованность действий являются необходимыми условиями эффективной деятельности государства в научной сфере. Кроме того, считаем необходимым еще на этапе подготовки государственных заданий научных организаций учитывать интересы субъектов Арктической зоны. Для северных территорий это актуально еще и потому, что во многих из них нет академической и вузовской науки.

Губернатор Красноярского края Виктор Толоконский:

– На мой взгляд, сегодня важно обновить вектор целей и задач развития Севера. Мы долго находимся в парадигме развития производительных сил в интересах добычи ресурсов, освоения территорий, но сейчас принципиально важно во главу угла поставить Север для человека. Есть уже сложившиеся технологии, производства, которые требуют круглосуточной работы высококвалифицированного персонала, их нельзя эксплуатировать вахтовыми методами. Есть коренные малочисленные народы, которые никогда отсюда не уедут и будут жить на Севере, хотя, наверное, было бы дешевле их обустроить на материке. Наконец, есть люди, которые связали свою судьбу с Севером и не хотят уезжать на материк, достигнув пенсионного возраста. Но мы крайне мало акцентируем внимание и науки, и управленческой практики на повышении качества их жизни.

То, что мы сейчас имеем на Крайнем Севере, уже устарело и физически, и морально. Мы должны создать для северян все необходимые условия. Кроме того, уже завтра решить проблему кадров только высокой зарплатой будет невозможно – нам нужны какие-то новые качественные стандарты обустройства людей.

Нужно приложить максимум усилий по созданию единого центра организации научно-образовательного комплекса в интересах Арктики. В Сибири у СО РАН огромный потенциал, но интегрировано это слабо. Нужен центр в рамках СО РАН, который бы координировал все работы разных институтов в интересах Севера. Тем более что потенциал есть везде.

Представитель ПАО «РЖД» Сергей Постников:

– Нам необходима научная проработка масштабных транспортных проектов. Для того чтобы строить планы, привлекать под них финансирование, нам нужно понимать, что строительство новых линий даст не только переориентацию существующих грузопотоков, но и дополнительный прирост объемов. Финансирующие инстанции – банки, Минэкономразвития, Минфин, принимая решение о выделении средств под те или иные проекты, постоянно у нас спрашивают: какая там грузовая база – что возить? Но нам часто нечего предъявить, кроме уже существующей базы.

Необходимо продумать и механизмы финансирования. Скажем, начиная обсуждать Северный широтный ход, мы исходили из системы финансирования через ФЦП. К сожалению, она не сработала. Сейчас прорабатываем вариант концессионного соглашения. Мне кажется, если бы была научная проработка механизмов финансирования проектов в Арктической зоне, это бы ускорило реализацию таких проектов.

Гендиректор АО ИСС им. Решетнева Николай Тестоедов:

– Одним из необходимых условий эффективного развития Арктики является надежная связь, в нашем случае – связь спутниковая, потому что с геостационара полярные области практически не просматриваются. Оптимальное качество связи для Севера могут обеспечить только спутниковые системы на высоком эллипсе, орбиты которых сходятся как раз над территорией России. Но из всех российских ведомств такая система есть только у Министерства обороны. Вернее, ее создание планировалось в рамках ФЦП, но из-за бюджетного секвестра не вошло в план мероприятий до 2025 г. Нам необходимо добиться создания отечественной системы спутниковой связи и радиовещания на высокоэллиптической орбите. Наши промышленность и наука к этому готовы полностью, прототипы работают. Вопрос только в финансировании и проработке бизнес-модели, потому что ни одна коммерческая система там никогда не окупится при том количестве населения, которое есть на Севере.

Полномочный представитель президента РФ в УрФО Игорь Холманских:

– Необходимо информировать участников рынка о потребностях предприятий, осуществляющих свою деятельность

в Арктике. Нам нужен общероссийский интернет-ресурс, на котором будет содержаться информация о планируемых к реализации проектах с указанием инициатора, заказчика, проектной организации, генеральном подрядчике и субподрядчиках, сроках реализации, о потребностях компаний, работающих в Арктике, а также о госзакупках. О возможностях промышленных, проектных, научных организаций по поставке продукции/услуг для реализации арктических проектов.

Директор АО НПО автоматики им. Семихатова (Екатеринбург) Андрей Мисюра:

– Помимо каталога, который говорит о наших возможностях, мы бы хотели увидеть и понять, какие проекты, в которых мы могли бы принять участие, уже существуют. Нам – промышленникам – сегодня нужна специализированная площадка для работы с потенциальными заказчиками.

Министр экономического развития Челябинской области Сергей Смольников:

– Реализация арктических проектов прежде всего дает возможность полноценного использования уральскими регионами Северного морского пути. По нашим расчетам, к 2030 г. отгрузка из Челябинской области по СМП может составить до 50 млн т. При этом в нашу сторону пойдут огнеупоры, железная руда, бокситы для металлургов, т.е. загрузка будет обеспечена в обе стороны. Учитывая большой потенциал по грузоперевозкам, правительство области намерено ходатайствовать перед ФАС и «РЖД» о формировании льготных тарифов на доставку сырья с месторождений приполярного и полярного Урала для металлургических предприятий.

Литература

1. URL: <http://expert.ru/2017/03/30/arktika-tretya-volna-osvoeniya/> (дата обращения: 19.04.2017).
2. URL: <http://apatiti.bezformata.ru/listnews/kirkenesa-sheben-vozyatna-yamal/19296862/> (дата обращения: 19.05.2017).
3. «Приоритеты России в Арктике». Специальный доклад к Международному форуму «Технопром-2016». – С. 36–37.
4. URL: <https://arctic.gov.ru/News/26ef7ca6-c500-e611-80cc-e672fe4e8e4e?nodeId=9ce9c1ed-d94b-e511-825f-10604b797c23&page=1&pageSize=10> (дата обращения: 31.05.2017).

Подготовила корр. «ЭКО» Э.Ш. ВЕСЕЛОВА