

Алексей Фадеев: Разработка месторождений в Арктике требует формирования транспортно-логистической стратегии



При создании эффективной стратегии транспортировки добываемых ресурсов определяющими выступают вопросы безопасности, подчеркивает эксперт ПОРА.

О теснейшей связи вопросов развития минерально-сырьевой базы в Арктике с необходимостью прогресса в транспортно-логистической сфере рассуждает эксперт ПОРА Алексей Фадеев, доктор экономических наук, исполнительный директор Ассоциации полярников Мурманской области, профессор высшей школы производственного менеджмента Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого, заместитель председателя Общественного совета при Комитете по делам Арктики Санкт-Петербурга.

«Разрабатываемые и планируемые к разработке месторождения фосфатов, калийного сырья и природного газа часто, помимо экстремально сложных природно-климатических условий, также характеризуются транспортной удаленностью от центров, которые принято считать промышленно развитыми. Такая ситуация ставит перед операторами разработки месторождений многостороннюю задачу, решение которой предполагает, с одной стороны, необходимость создания эффективных транспортных коридоров и логистических маршрутов, обеспечивающих вывоз сырья, а с другой, - необходимость разработки эффективной транспортно-логистической системы обеспечения процесса добычи на месторождениях, а также системы доставки и ротации персонала.

Формирование эффективной транспортно-логистической стратегии обеспечения добычи сырья для производства удобрений является задачей государственного значения, поскольку бюджет РФ во многом наполняется доходами от экспорта продукции минерально-сырьевого комплекса. Данная задача особенно актуальна для северных

регионов, обладающими колоссальными запасами сырья для производства удобрений. Достаточно отметить, что 2/3 территории Российской Федерации – это территории с вечной мерзлотой. В России действует закон, официально определяющий статус субъектов РФ, относящихся к арктическим. Сегодня на территории АЗРФ производится до 15% валового внутреннего продукта страны (ВВП) и около 25% экспорта.

Минерально-сырьевой комплекс сегодня перестал быть простым в технологическом отношении. Современное освоение месторождений сырья для производства удобрений ставит перед научным и профессиональным сообществом задачи разработки и создания принципиально новых технических средств по добыче и транспортировке сырья, а технологии освоения относятся к категории «высоких». Сегодня в профессиональном словаре прочно закрепились такие понятия как «интеллектуальная скважина» и «интеллектуальное месторождение». Примечательно, что несмотря на свою «сырьевую» составляющую, деятельность минерально-сырьевого комплекса в полной мере отвечает государственной задаче по трансформацию природных богатств в инновационно-технологическое превосходство и развитие соответствующих компетенций.

Важно, что предстоящее масштабное освоение месторождений фосфатов, калийных солей и природного газа в Арктике требует создания не только новых, высокоэффективных способов добычи природных ресурсов, но и организации движения транспортных средств, участвующих в процессе добычи и доставке персонала, в полном соответствии с российскими и международными требованиями безопасности. Именно вопросы безопасности выступают определяющими при формировании эффективной транспортно-логистической стратегии: по статистике, наибольшее количество инцидентов с летальным исходом происходит именно во время транспортно-логистических операций, а не в процессе добычи природных ресурсов, вопреки распространенному мнению.

Благодаря природным и географическим особенностям на территории России созданы уникальные предпосылки для развития в нашей стране сектора экономики транзитных грузов, которые могут стать, наряду с экспортом природных ресурсов, одной из важнейших статей дохода в бюджеты всех уровней.

Одним из факторов, снижающих конкурентоспособность нашего государства как ведущего игрока на рынке добычи экспорта природных ресурсов – слаборазвитая (а местами - отсутствующая) транспортно-логистическая инфраструктура. Такое положение дел приводит к несоответствию уникального ресурсного потенциала России и возможностям его реализации. Устранение подобного несоответствия, в том числе, за счет развития полноценной транспортно-логистической системы, позволит устранить барьеры в использовании ресурсного и транзитного потенциалов страны, а также будет служить задаче обеспечения удаленных населенных пунктов, в том числе, в Арктике.

Развитие портовой инфраструктуры в Арктике необходимо рассматривать во взаимной увязке с развитием сети железных дорог, в частности, железнодорожных подходов.

Строительство новых железнодорожных линий меридионального направления, выходящих к портам Белого, Баренцева, Карского морей и моря Лаптевых, обеспечит прямой выход в Западную Европу, а также дополнительно повысит грузовой потенциал Северного морского пути. Прокладка железной дороги по направлению Салехард-Надым -Новый Уренгой с выходом на Игарку и Норильск также расширяет спектр транспортного сообщения, однако развитие данной магистрали провоцирует риск оттока грузов с наиболее развитого маршрута на Дудинское направление Северного морского пути.

Масштабное освоение природных ресурсов Арктики предполагает также создание авиационных скоростных маршрутов с целью кросс-полярных сообщений, способных обеспечить связь между восточным и западным полушариями Земли по оптимальным маршрутам. Весьма перспективной прокладкой трансконтинентальной полимагистрали через Берингов пролив посредством тоннеля.

Данные проекты неразрывно связаны с открывающимися перспективами использования Северного транспортного коридора – российской морской трансарктической магистрали, включающей в себя Северный морской путь (СМП) с прилегающими к нему меридиональные железнодорожные и речные коммуникации. Крайние географические точки Северного морского пути, Мурманск и Петропавловск-Камчатский, должны стать естественными центрами обеспечения судоходства на трассе СМП. Несмотря на существующие природно-климатические и правовые аспекты, Северный морской путь является кратчайшим и оптимальным маршрутом, соединяющим европейские страны, западную часть Северной Америки и Дальний Восток.

В силу указанных причин, рассматриваемые для транспортировки по СМП грузовые потоки могут быть не только транзитными: среди возможного контента грузопотока могут быть грузы российского экспорта, которые сегодня транспортируются в Юго-Восточную Азию через Суэцкий канал через ряд южных морских маршрутов.

Развитие судоходства в рамках Северного морского пути во многом связано с освоением арктических месторождений: освоение месторождений Арктики и развитие транспортных потоков на трассе Северного морского пути являются взаимозависимыми задачами. Эффективное освоение месторождений возможно только при условии четкой организации логистического обеспечения, а развитие транспортно-логистических схем во многом определяется динамикой роста грузопотока сырья и необходимых для добычи материально-технических ресурсов».

Группа VK: <https://vk.com/oilgasspbstu>

Сайт: <http://oil-gas.spbstu.ru>

e-mail: oil-gas@spbstu.ru

