ОБОСНОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОГО ГЛУБОКОВОДНОГО МОРСКОГО ПОРТА «НАЙБА» В РЕСПУБЛИКЕ САХА (ЯКУТИЯ)

Пуляевская В. Л., Винокурова А. П.

Центр стратегических исследований при Главе Республики Саха (Якутия)

E-mail: valyapll@mail.ru, vinokurovaap@yandex.ru

Более половины территории Якутии входит в состав сухопутных территорий Арктической зоны России. Основным сдерживающим фактором развития является крайне недостаточное развитие базовой транспортной инфраструктуры — отсутствие железных дорог и дефицит автодорог с твердым покрытием. В соответствии со Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года предусмотрено комплексное развитие территории Республики Саха (Якутия) с учетом развития минерально-сырьевых центров и транспортной инфраструктуры. В перспективе основной транспортной инфраструктуры российской Арктики станет Северный морской путь. Формирование на его основе востребованного международного транспортного коридора откроет уникальные возможности для развития арктических районов Республики Саха (Якутия). В целях формирования современной портовой инфраструктуры в составе Северного морского пути и внутренних водных путей правительством Республики Саха (Якутия) начата разработка инвестиционного проекта «Строительство глубоководного порта Найба». Данное исследование направлено на изучение целесообразности и формирование обоснования строительства данного порта.

Ключевые слова: морской порт, Найба, Северный морской путь, транспорт, Якутия

DOI: 10.32324/2412-8945-2021-3-80-84

JUSTIFICATION FOR THE CONSTRUCTION OF A NEW DEEP-WATER SEAPORT “NAIBA” IN THE REPUBLIC OF SAKHA (YAKUTIA)

Puliaevskaya V. L., Vinokurova A. P.

Strategic Research Center under the Head of the Republic of Sakha (Yakutia)

E-mail: valyapll@mail.ru, vinokurovaap@yandex.ru

More than half of the territory of Yakutia is part of the land territories of the Arctic Zone of Russia. The main limiting factor of development is the extremely insufficient development of the basic transport infrastructure — the lack of railways and the shortage of paved roads. In accordance with the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and ensuring National security for the period up to 2035, a comprehensive development of the territory of the Republic of Sakha (Yakutia) is envisaged, taking into account the development of mineral resource centers and transport infrastructure. In the future, the Northern Sea Route will become the basis of the transport infrastructure of the Russian Arctic. The formation of demanded international transport corridor on the basis of this project will open up unique opportunities for the development of the Arctic regions of the Republic of Sakha (Yakutia). In order to form a modern port infrastructure as part of the Northern Sea Route and inland waterways, the Government of the Republic of Sakha (Yakutia) has started developing an investment project “Construction of the deep-water port of Naiba”. The purpose of this study is to examine the feasibility and provide justification for the construction of the port.

Key words: sea port, Naiba, the Northern Sea Route, transport, Yakutia

DOI: 10.32324/2412-8945-2021-3-80-84

Введение

Более половины территории Якутии, или 1,6 млн км², входит в состав сухопутных территорий Арктической зоны России. Основными характеристиками данной территории являются: экстремальные природно-климатические условия, низкая плотность населения, очаговый характер промышленно-хозяйственного освоения и зави-

симость жизнедеятельности от сезонности транспортной доступности.

Ключевыми отраслями экономики являются добыча полезных ископаемых и традиционные формы природопользования (оленьеводство, охотничий и рыболовный промыслы) [1 ; 5 ; 7 ; 9].

На данной территории проживает около 70 тыс. человек. Несмотря на меры государственной поддержки по повышению уровня социального развития, уровень жизни населения в арктических районах объективно отстает от более развитых территорий. Это отражается в бедности

населения, высоком уровне заболеваемости и смертности, низком уровне удовлетворенности населения базовыми услугами здравоохранения, образования, культуры и спорта, наличием системных проблем продовольственного обеспечения и энергоснабжения, пространственной изоляции населения.

Основным сдерживающим фактором развития является крайне недостаточное развитие базовой транспортной инфраструктуры — отсутствие железных дорог и дефицит автодорог с твердым покрытием. Густота круглогодичной транспортной сети составляет 0,5 км на 1 000 км² [8].

Перевозки осуществляются автомобильным, воздушным и водным видами транспорта. Особенностью арктической транспортной системы является ярко выраженный сезонный характер — грузовые перевозки выполняются водным транспортом в период навигации (с июня по сентябрь) и автотранспортом в период действия автозимников (декабрь—март). Таким образом, единственным круглогодичным видом транспорта является авиация. Доля транспортных издержек в стоимости конечного продукта в разы превышает среднероссийский уровень, доходя до 40—70 %, а в стоимости завозимой продукции может превышать 80 %.

Благодаря разветвленной речной сети основным видом транспорта является внутренний водный транспорт. Согласно официальным статистическим данным, ежегодно в период навигации в республике перевозится около 2,7 млн т грузов, в том числе для нужд жизнеобеспечения 1,2 млн т грузов. Все арктические районы республики зависят от Северного морского пути (СМП), включающего в себя не только морские акватории, но и пункты в низовьях северных рек, где производится разгрузка-погрузка судов. В среднем ежегодно с использованием СМП перевозится более 300 тыс. т жизнеобеспечивающих грузов (в основном топливно-энергетические ресурсы), в том числе более 100 тыс. т завозится в республику из других арктических портов (Архангельск, Мурманск и др.) [8].

Отсутствие круглогодичных транспортных сетей приводит к тому, что для реализации крупных инвестиционных проектов требуется специальное строительство подъездных коммуникаций, длина которых может составлять сотни километров, а стоимость — сотни миллиардов рублей, что существенно превосходит стоимость самих инвестиционных объектов.

С учетом вышеуказанного существует необходимость развития транспортной инфраструктуры в арктических районах Республики Саха (Якутия).

Цели, задачи и методы исследования

Целью данного исследования является изучение целесообразности и обоснование расширения современной портовой инфраструктуры республики в составе Северного морского пути при по-

мощи строительства нового глубоководного морского порта «Найба».

Для достижения указанной цели в рамках исследования были поставлены следующие задачи:

- 1) изучение текущего состояния транспортной инфраструктуры арктических районов Республики Саха (Якутия), в том числе существующих морских портов;
- 2) формирование целей строительства морского порта «Найба»;
- 3) определение потенциальной грузовой базы.

В ходе исследования были использованы общэкономические и статистические группы методов исследования, а также методы моделирования [3].

Основные результаты исследования

В соответствии с новой Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года (утверждена Указом Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 г. № 645) предусмотрено комплексное развитие территории Республики Саха (Якутия) с учетом развития минерально-сырьевых центров и транспортной инфраструктуры [4]. В перспективе основой транспортной инфраструктуры российской Арктики станет Северный морской путь [2]. Формирование на его основе востребованного международного транспортного коридора откроет уникальные возможности для развития арктических районов Республики Саха (Якутия).

Общая протяженность морской береговой линии республики превышает 4,5 тыс. км, или около трети от общей протяженности Северного морского пути. Арктическая портовая инфраструктура республики включает в себя морской порт Тикси (единственный морской порт в республике) и два речных порта (Зеленый мыс и Нижнеянский). В портовом хозяйстве республики накопился ряд проблем, причальные сооружения требуют капитального ремонта, реконструкции и увеличения глубин у причалов для приема современных судов. В существующих объемах переработки грузов порты республики не имеют возможности самостоятельно реализовать мероприятия по модернизации и реконструкции своего хозяйства [6].

С учетом геостратегического значения арктических районов, для комплексного решения существующих проблем на региональном уровне была утверждена Стратегия социально-экономического развития Арктической зоны Республики Саха (Якутия) (утверждена Указом Главы Республики Саха (Якутия) от 14 августа 2020 г. № 1377).

Перспективное социально-экономическое развитие арктических районов республики строится по трем векторам развития: промышленный, социально-экономический и транзитный, которые будут реализованы одновременно в различных конфигурациях.

Стратегия направлена на реализацию ключевых конкурентных преимуществ данной территории, которыми являются:

- значительный ресурсный потенциал;
- транзитный транспортно-логистический потенциал.

В Арктической зоне расположены крупные и уникальные месторождения нефти, газа, алмазов, золота, цветных и редкоземельных металлов, угля, ископаемой мамонтовой кости. В силу малоосвоенности и труднодоступности территории недостаточно изучена. Уже более 20 лет геолого-разведочные работы на твердые полезные ископаемые не проводятся (кроме алмазов).

Регион обладает уникальным транзитным потенциалом, обеспечивающим кратчайший путь из стран Азиатско-Тихоокеанского региона к Северному морскому пути [2]. В связи с приходом железной дороги в центральную Якутию постепенно меняется схема перевозки грузов в республику. Связь между Транссибирской железной дорогой и Северным морским путем становится более надежной и короткой, что в соединении с проектами модернизации арктических портов выходит далеко за региональные рамки. Таким образом, возможно создание нового меридионального международного транспортного маршрута «Китай — Транссибирская магистраль (Байкало-Амурская магистраль) — река Лена — СМП — Европа». В настоящее время ведутся работы по строительству грузового терминала в п. Нижний Бестях — конечной железнодорожной станции Амуро-Якутской магистрали в 30 км от города Якутска.

В целях формирования современной портовой инфраструктуры в составе Северного морского пути и внутренних водных путей правительством Республики Саха (Якутия) начата разработка инвестиционного проекта «Строительство глубоководного порта Найба».

Цели проекта:

- стимулирование перспективных проектов по добыче полезных ископаемых в арктических районах республики;
- совершенствование транспортно-логистической системы республики;
- реализация транзитного потенциала Республики Саха (Якутия).

В настоящее время уточняются параметры грузовой базы планируемого порта и объем грузопотока, ведется работа с потенциальными грузоотправителями, уже проведены ряд совещаний с потенциальными иностранными инвесторами (Япония, Китай), которые заявили о заинтересованности в проекте.

В рамках проекта будут рассмотрены варианты расширения границ порта Тикси и строительства нового глубоководного морского терминала в районе с. Найба Булунского района (в 112 км от поселка Тикси). Кроме того, в проекте учтены задачи по базированию сил и средств Военно-морского флота Минобороны России, Морского спасательного подцентра ФГБУ «Морспаслуж-

ба», Якутского арктического комплексного аварийно-спасательного центра МЧС России.

Одними из оснований для выбора Хараулахской бухты в качестве потенциального места для строительства нового порта являются глубоководность и защищенность от сгонных ветров. Расположение выбрано с учетом гидрографического исследования, благоприятных ветроволновых режимов и глубины, которая позволит подходить к берегу морским судам с осадкой до 10 м.

Прогнозный грузооборот нового порта к 2032 г. составит: по базовому сценарию 18,3 млн т в год, по интенсивному сценарию — 23,1 млн т в год. Основой грузовой базы станут вывоз/ввоз грузов из месторождений, тяготеющих к порту, перевозка топливно-энергетических ресурсов, транзит грузов из стран АТР в страны Западной и Восточной Европы.

Перспективный объем грузоперевозок через порт «Найба» во многом будет зависеть от степени реализации инвестиционных проектов в арктических районах и конкурентоспособности перевозок по новому международному маршруту.

Потенциальными грузоотправителями могут стать: недропользователи, грузоотправители из стран АТР, предприятия ЖКХ и энергетики, строительные организации-подрядчики, представители среднего и малого бизнеса.

В соответствии с долгосрочным прогнозом увеличение спроса на грузовые перевозки морским транспортом в значительной степени будет обусловлено освоением месторождений полезных ископаемых в арктических районах республики и на прибрежной территории. В связи с наращиванием объемов отгрузок углеводородов в страны АТР, в среднесрочной перспективе порт «Найба» может стать пунктом для отправки нефти и сжиженного природного газа.

Арктическая зона Республики Саха (Якутия) является уникальной, одной из немногих территорий в Российской Федерации, где имеются весьма крупные резервы для ускоренного прироста запасов нефти и газа на континентальной суше и на шельфе прилегающих арктических морей. На западе перспективные на углеводородное сырье площади — Лено-Анабарская нефтегазоносная область (НГО) и прилегающие к ней части Анабарской и Предверхоанской НГО. На востоке Арктической зоны Якутии перспективы нефтегазоносности связываются с открытыми в северном направлении приморскими впадинами в приустьевых частях рек Колымы, Индигирки и Яны, а также крупной межгорной Индигиро-Зырянской впадиной и шельфами моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря.

О возможной нефтегазоносности недр свидетельствуют многочисленные проявления углеводородов, установленные на континенте на площадях, прилегающих к шельфу моря Лаптевых, притоки нефти (до 15 м³/сут.), полученные в отдельных скважинах на Южно-Тиганской и других площадях. В относительной близости от моря

здесь расположена одна из крупнейших в мире Оленекская зона битумонакопления. По шельфу Восточно-Сибирского моря прогнозный углеводородный потенциал оценивается более высоко (более 9 млрд т УВВ). Прогнозные ресурсы нефти и газа характеризуются здесь соотношением 1 : 2.

Строительство порта станет стимулом для реализации перспективных проектов по добыче цветных и редкоземельных металлов, угля и других, путем доступа к Северному морскому пути, внутренним водным путям, железнодорожной линии со станции в п. Нижний Бестях для вывоза продукции, завоза строительных материалов и потребительских товаров населения, а также продовольствия для нужд промышленников.

Для обоснования грузовой базы дополнительно требуется проведение комплексных геолого-разведочных работ.

Результатом реализации данного проекта станут:

— совершенствование транспортно-логистической системы республики и реализация ее транзитного потенциала;

— стимулирование перспективных проектов в сфере добычи полезных ископаемых, в реализации которых Северный морской путь используется для получения грузов и отправки извлекаемых полезных ископаемых;

— комплексное социально-экономическое развитие арктических районов республики;

— решение проблемы «северного завоза» для арктических районов республики, тяготеющих к порту;

— снижение стоимости доставки жизнеобеспечивающих грузов.

Выводы

В перспективе реализация проекта послужит толчком для полномасштабного освоения арктических районов республики, в частности организации новых производств, формировании оптимальной энергетической и транспортной инфраструктуры. Увеличится доля собственных доходов местных бюджетов, будет обеспечен приток экономически активного населения и существенное улучшение уровня жизни населения в Российской Арктике.

Список литературы

1. Арктическая зона России в социально-экономическом развитии страны / И. И. Меламед, М. А. Авдеев, В. И. Павленко, С. Ю. Куценко // Власть. 2015. № 1. С. 5—11.
2. Арктическая зона России и Севморпуть // Мор. флот. 2008. № 1. С. 27—29.
3. Глинский В. В., Серга Л. К., Пуляевская В. Л. Статистический инструментарий в решении задач управления развитием территорий // Вопр. статистики. 2014. № 10. С. 14—20.
4. Карасев О. И., Пуляевская В. Л. Разработка сценарных условий как ключевой этап подготовки стратегии региона // Вестн. НГУЭУ. 2016. № 3. С. 60—69.
5. Павленко В. И. Арктическая зона Российской Федерации в системе обеспечения национальных интересов страны // Арктика: экология и экономика. 2013. № 4 (12). С. 016—025.
6. Слепцов А. Н. Региональные аспекты развития Российской Арктики на примере Республики Саха (Якутия) // Арктика и Север. 2015. № 19. С. 115—133.
7. Соловьев А. И. Арктическая зона: особенности государственной политики // Науч. тр. Вольного экон. общества России. 2019. Т. 216, № 2. С. 104—111.
8. Статистический ежегодник Республики Саха (Якутия): стат. сб. / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Саха (Якутия). Якутск, 2020.
9. Филиппова Ю. А. Арктическая зона в стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) // Экономика Востока России. 2018. № 2 (10). С. 33—38.

Bibliography

1. Melamed I.I., Avdeev M.A., Pavlenko V.I., Kucenko S.Ju. Arkticheskaja zona Rossii v social'no-jekonomicheskom razvitii strany, *Vlast'*, 2015, no. 1, pp. 5—11.
2. Arkticheskaja zona Rossii i Sevmorput', *Mor. Flot*, 2008, no. 1, pp. 27—29.
3. Glin'skij V.V., Serga L.K., Puljaevskaja V.L. Statisticheskij instrumentarij v reshenii zadach upravlenija razvitiem territorij, *Vopr. Statistiki*, 2014, no. 10, pp. 14—20.
4. Karasev O.I., Puljaevskaja V.L. Razrabotka scenarnyh uslovij kak kljuchevoj jetap podgotovki strategii regiona, *Vestn. NGUJeU*, 2016, no. 3, pp. 60—69.
5. Pavlenko V.I. Arkticheskaja zona Rossijskoj Federacii v sisteme obespechenija nacional'nyh interesov strany, *Arktika: jekologija i jekonomika*, 2013, no. 4 (12), pp. 016—025.
6. Slepcev A.N. Regional'nye aspekty razvitija Rossijskoj Arktiki na primere Respubliki Saha (Jakutija), *Arktika i Sever*, 2015, no. 19, pp. 115—133.
7. Solov'ev A.I. Arkticheskaja zona: osobennosti gosudarstvennoj politiki, *Nauch. tr. Vol'nogo jekon. obshhestva Rossii*, 2019, vol. 216, no. 2, pp. 104—111.
8. Statisticheskij ezhegodnik Respubliki Saha (Jakutija), etat. sb., Jakutsk, 2020.
9. Filippova Ju.A. Arkticheskaja zona v strategii social'no-jekonomicheskogo razvitija Respubliki Saha (Jakutija), *Jekonomika Vostoka Rossii*, 2018, no. 2 (10), pp. 33—38.

ПУЛЯЕВСКАЯ Валентина Леонидовна — кандидат экономических наук, заместитель руководителя, ГАУ «Центр стратегических исследований при Главе Республики Саха (Якутия)», Якутск, Российская Федерация. E-mail: valyapll@mail.ru

Valentina L. PULIAEVSKAYA — Candidate of Economic Sciences, deputy head, Strategic Research Center under the Head of the Republic of Sakha (Yakutia), Yakutsk, Russian Federation. E-mail: valyapll@mail.ru

ВИНОКУРОВА Анна Петровна — ведущий эксперт отдела проектного управления, ГАУ «Центр стратегических исследований при Главе Республики Саха (Якутия)», Якутск, Российская Федерация. E-mail: vinokurovaap@yandex.ru

Anna P. VINOKUROVA — leading expert of the project management department, Strategic Research Center under the Head of the Republic of Sakha (Yakutia), Yakutsk, Russian Federation. E-mail: vinokurovaap@yandex.ru