



Глава 12

Арктика и Азия

Энергетические ресурсы и Азия

До сих пор речь шла о влиянии глобального потепления на природный мир и общество в Арктике. Изменяющаяся Арктика в свою очередь оказывает разнообразное влияние на различные регионы мира. В особенности хочется остановиться на некоторых текущих аспектах, связанных с Азией.

Например, почти всю нефть и природный газ, которую потребляет Япония, она импортирует из-за рубежа. Около 87% японского импорта нефти приходится на Ближний Восток, около 6% — на Россию. Что касается природного газа, то Япония полностью его импортирует в виде сжиженного природного газа (СПГ); здесь доля России составляет 9%.

В последние годы из-за климатических изменений в Северном Ледовитом океане площадь морских льдов уменьшилась, что упростило доставку в Арктику рабочей техники и оборудования для производства и освоения ресурсов, а также вывоз из Арктики произведённых там нефти и СПГ. Благодаря этому добыча нефти и природного газа в Арктике развивается невиданными темпами.

Строительство новых газопроводов

Россия, являющаяся великой нефтяной и газовой державой, до сих пор прокладывала газо- и нефтепроводы из Сибири — основного места добычи нефти и газа, по которым экспортировала их в Европу. Приблизительно с середины 2000-х годов Россия начала активными темпами наращивать экспорт в Азию. Так, был введён в эксплуатацию нефтепровод, связывающий месторождения в Сибири с портом под Владивостоком, по которому нефть пошла на экспорт в Китай, Японию, Корею и др. страны. Сейчас более 1/4 российского экспорта нефти направляется в Восточную Азию. Получается, что часть добытой на Талаканском месторождении в Республике Саха нефти потребляется и в Японии.

В 2009 году впервые в России на острове Сахалин был построен завод по производству СПГ, который в основном экспортируется в Японию. В конце 2017 года второй такой завод был построен на полуострове Ямал. Произведённый там СПГ по Северному морскому пути летом, когда тает лёд, направляется на экспорт в Азию, а зимой — в Европу. В настоящее время разрабатывается новый план наладки экспорта природного газа из Сибири в Китай, в том числе с Чаяндинского нефтегазоконденсатного месторождения в Республике Саха. Очевидно, что Россия стремится занять ведущие позиции среди главных экспортёров СПГ в мире.



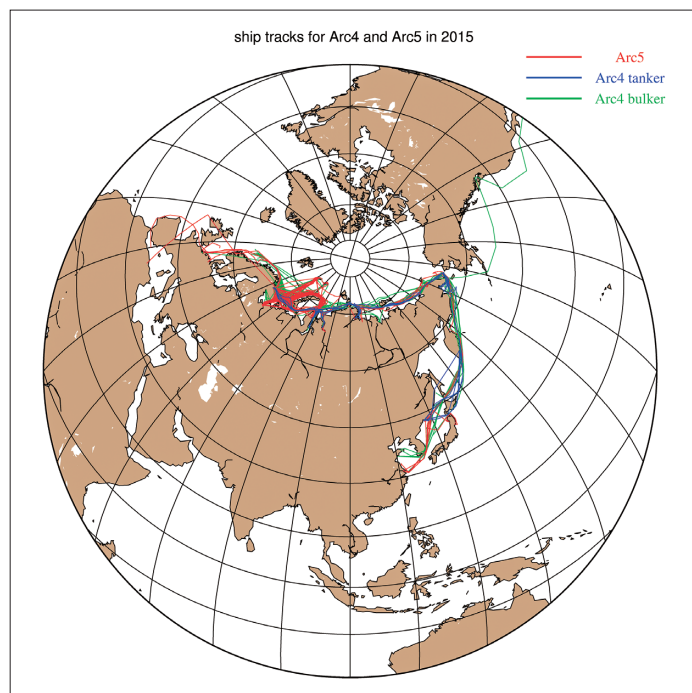
Танкер-газовоз, перевозящий СПГ с острова Сахалин (Фото С. Табата, 2011 год)

Северный морской путь

Площадь морских льдов в Северном Ледовитом океане продолжает сокращаться, вследствие чего вдоль побережья России на некоторое летнее время открывается морской коридор, практически свободный от морского льда. Период навигации вдоль российского побережья Северного Ледовитого океана увеличивается, в то время как риск, что судно может оказаться запертым во льду, снижается. Для Северного морского пути, проходящего в Северном

Ледовитом океане вдоль побережья России и связывающего Атлантический и Тихий океаны, открываются новые возможности не только в качестве морской транспортной артерии для прибрежных регионов России, но и в качестве глобальной морской транспортной магистрали между Европой и Азией.

Так, например, для перевозки СПГ с полуострова Ямал, о которой упоминалось выше, планируется совершать более 160 рейсов в год в оба конца (15 специализированных танкеров-газовозов будут курсировать между Ямалом, Европой и Азией). В процессе дальнейшей реализации Россией программы производства СПГ в Арктике Северный морской путь превратится в новый важный транспортный коридор перевозки энергетических ресурсов. Северный морской путь стал также активно использоваться для морских грузовых перевозок между Европой и Азией, а также туристических круизов в Северном Ледовитом океане. Использование Северного морского пути для морских перевозок между европейскими и азиатскими портами позволяет сократить расстояние на 30–40% по сравнению с обычным маршрутом через Суэцкий канал. В то же время использование Северного морского пути сопряжено со множеством проблем, например, требуются специальные грузовые суда, приспособленные к навигации в холодных морях; при наличии морского льда судам требуется поддержка российских атомных ледоколов, предоставляемая на платной основе, и т. п.



Маршруты
навигации грузовых судов через
Северный морской путь (2015).

Обмены между Сибирью и Азией

Увеличение количества грузовых судов, проходящих через Северный морской путь, откроет новые возможности для его использования в качестве важной логистической магистрали, связывающей не только регионы на побережье Северного Ледовитого океана, но и районы бассейнов больших рек, впадающих в него. Если соединить такие реки, как Лена, Енисей и др., до сих пор выполняющие роль речных транспортных путей во внутриматериковые регионы, с Северным морским путём, то они свяжут внутренние водотранспортные пути с внешними регионами. Для достижения этой цели потребуется выполнить множество условий: построить порты и наладить инфраструктуру, производить отвечающие требованиям рынка товары, обеспечить достаточный спрос и т. д. Как бы то ни было, тот факт, что открывается окно новых возможностей, — неоспорим.

В сфере добычи полезных ископаемых и освоения Северного Ледовитого океана всё ещё остаётся множество неясностей и нерешённых проблем. Безусловно, для поиска их решения потребуются новые исследования и научные изыскания, дискуссии и сотрудничество, гибкое мышление и инновационные технологии, а также готовность бросить вызов. Но в любом случае несомненно то, что отношения между Сибирью и Азией в дальнейшем будут строиться в новом, отличном от сложившегося ранее, формате. Думается, что от нас прежде всего требуется связать этот процесс с созданием устойчиво развивающегося мирного и богатого будущего для всего мира.



Грузовое судно в порту
на реке Лена в г. Якутске
(Фото Н. Оцука, 2004 год)