

Без Севморпути развитие приарктических регионов России стоит под вопросом. Именно поэтому так важно обеспечить надежное круглогодичное транспортное функционирование этого маршрута, заявил глава делового совета Госкомиссии по вопросам развития Арктики Сергей Шишкарёв в ходе первого заседания 18 сентября. Шишкарёв подчеркнул, что очень важно повысить инвестиционную привлекательность Арктического региона для бизнеса. Это позволит привлечь частные инвестиции в Арктику и объединить усилия государства и бизнеса для развития этого региона. Но без развитой транспортной инфраструктуры сделать это будет проблематично. Каждый пятый предприниматель приарктической зоны связывает развитие своего бизнеса с Севморпутем.

Такие данные приводятся в социологическом опросе, охватившем 814 респондентов и проведенном Фондом общественного мнения в августе 2015 года. Согласно полученным данным, бизнесмены российского севера активно интересуются этими вопросами (на 25% выше среднего) и видят в этом развитии пользу для своих компаний (на 28% выше среднего).

Более половины участников опроса уверены, что в ближайшие годы в развитии Арктики будут достигнуты большие успехи.

Помешать реализации этих планов, по мнению респондентов, могут как общестрановые проблемы, такие, как экономический спад, так и негативные явления – недостаточное финансирование и коррупция.

Пока что предприниматели негативно оценивают состояние экономик своих регионов, при этом негативные настроения преобладают в Северо-Западном регионе (Архангельская и Мурманская область) и на Дальнем Востоке.

Севморпуть начал эксплуатироваться в 1932 году. Маршрут может рассматриваться как альтернатива транспортным артериям, проходящим через Суэцкий канал. Севморпуть является кратчайшим путем между портами стран Западной Европы, России, Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии. Расстояние от японской Иокогамы и Мурманском через Севморпуть составляет 5770 против 12 840 миль при проходе через Суэцкий канал.

В планах российских властей – увеличение грузопотока через Севморпуть до 80 миллионов тонн к 2030 году.

Главный конкурент российского маршрута – египетский Суэцкий канал, через который ежегодно проходит около 1 миллиарда тонн грузов, что составляет 10% от всех мировых перевозок. За счет этого Египет получает 5,3 миллиарда долларов ежегодно, а за счет открытия в этом году канала-дублера поступления в египетский бюджет увеличатся более чем в два раза в течение ближайших лет.

Интерес к северному маршруту, способному составить конкуренцию Суэцкому каналу, уже проявили Китай, Япония и Южная Корея. Китайская сторона уже заявила о готовности воспользоваться Севморпутем для транспортировки до 10–15% внешнеторговых грузов, а это около 350 миллиардов долларов в год. Китай уже сегодня является самой активной страной, использующей Севморпуть, после России. За последние четыре года они перевезли этим маршрутом более 900 тысяч тонн грузов, отметил гендиректор «Корпорация развития Камчатского края» Николай Пегин. Задача по освоению Севморпути имеет важнейшее стратегическое значение для государства. «Организация транспортной магистрали в Арктике не только позволит освоить новый международный транспортный маршрут между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом, но и будет способствовать укреплению связей

между Дальним Востоком России и ее европейской частью, – считает Пегин. – А это даст дополнительный импульс для развития регионов Арктической зоны, обеспечит российское присутствие в Арктике и откроет доступ к ее ресурсному потенциалу». Помимо отраслей энергетики, нефтегаза и грузоперевозок, Севморпуть способен стать драйвером роста для туризма.

Наиболее перспективными направлениями могут стать экологический и экстремальный виды туризма, которые подразумевают, в том числе, посещение национальных парков, заповедников, наблюдение за животными в местах их естественного обитания, отметил ведущий консультант Ростуризма Алексей Юраков. Есть потенциал у арктического региона и в плане развития этнографического и культурологического видов туризма. Эти земли населены малочисленными коренными народами Севера, которые сохранили самобытную культуру, традицию и обряды – это тоже привлекает туристов. Но и туризм без увеличения транспортной доступности арктических регионов не сможет развиваться, подчеркнул Юраков. Он добавил, что российская арктическая зона занимает около 20% территории России, но, несмотря на такие большие территории, более 90% туристского потока в Арктику (свыше 2 миллионов человек в год) приходится на Северную Европу, а не на Россию.

Для сравнения: в год Шпицберген посещают 80 тыс. человек, тогда как Землю Франца-Иосифа – чуть более тысячи.

(www.gazeta.ru).