

L'Arctique – le futur nœud de transport maritime important de la planète



Photo : EPA

La position géographique de la Russie définit naturellement son rôle particulier pour relier l'Europe et la région Asie-Pacifique. Les voies de transport courtes, efficaces et économiquement rentables, que pourraient être offertes par la Russie, ont attiré l'attention des expéditeurs et des transporteurs à travers le monde. Pour sa part, le gouvernement russe considère le développement des infrastructures de transport une source potentielle importante de revenus pour le pays, comparables au profit de l'exportation de matières premières.

Par La Voix de la Russie |

Actuellement, le transit international de marchandises à travers la Russie est inférieure à 1% du commerce entre l'Europe et l'Asie. Le pays utilise seulement 5-7% de leurs installations de transit. L'Arctique a l'importance particulière pour la réalisation du potentiel de la Russie dans le secteur des transports, parce que cette région possède des excellentes possibilités pour devenir l'un des centres de transport important du monde. Tout d'abord, cela est dû au fait que les voies fluviales de la route maritime du nord traversent les zones aquatiques des mers arctiques et de la partie sud de l'océan Arctique au sein de la zone économique exclusive de la Russie. Il s'agit d'un passage maritime important de Russie dans les latitudes polaires, qui permet de desservir des ports nordiques de l'Arctique et des grandes rivières de la Sibérie. Cette route est la route maritime la plus courte entre l'Europe et l'Asie.

Ces dernières années, la question de la RMN est très populaire dans l'industrie du transport mondial. L'attention accrue à la RMN, à la fois en Russie et dans le monde, est portée en raison des facteurs suivants. Tout d'abord, elle est une alternative aux voies actuels de transport maritime, en permettant de diminuer les distances maritimes entre des ports importants de l'Europe et de l'Extrême-Orient. Selon certaines estimations, le trafic arctique le long de la RMN devrait dépasser 50 millions de tonnes de fret par an dans un avenir prévisible. Les économies sont gigantesques à propos de distance et du temps, en comparaison avec les voies traditionnelles internationales : le canal de Suez et le canal de Panama. La distance d'une traversée « standard » euro-asiatique des Pays-Bas au Japon lors d'un passage à travers l'océan Indien, représente de 11.200 miles marins. À cet effet, la voie nordique russe permettrait aux navires de diminuer la distance du moins de 3.900 miles marins, soit 34%, ce qui signifie une réduction significative du coût de la livraison. Pour les PME, il est moins. En outre, la navigation à travers le canal est limité par la taille et le tirant d'eau des navires. Il est également important que la route de l'Arctique n'a pas des zones de piraterie à traverser.

Le réchauffement de la planète, et notamment les prévisions de changement climatique, suscitent

l'intérêt supplémentaire pour le développement de la RMN en tant que route de transit international. Il est prévu qu'avec le réchauffement planétaire vient le recul et l'amincissement significatif de la calotte glacière arctique, et, par conséquent, ces nouvelles conditions climatiques faciliteront la navigation dans les latitudes septentrionales. En particulier, le minimum absolu de superficie des glaces polaires a été enregistré en septembre 2007.

Deuxièmement, les grandes perspectives économiques pour la reprise des routes maritimes dans l'Arctique sont liées à des plans de développement d'une quantité impressionnante de ressources naturelles, particulièrement du gaz naturel et du pétrole, qui s'y retrouvent. Déjà, des livraisons de gaz à condensat et de pétrole composent le transit principal, effectué le long de la RMN, et les grands pétroliers représentent la plupart des marchandises en transit. Il est possible d'exporter de l'Arctique les ressources minières par la mer, par exemple, délivrer des engrais minéraux de la péninsule de Kola vers les pays asiatiques..

En outre, la construction des installations industrielles qui sont nécessaires pour le développement des ressources minérales de l'Arctique, s'agit de la nécessité d'une infrastructure de transport durable. Celle-ci, qui serait un élément le plus important, puisque il fournit l'accès aux réserves de ressources naturelles des territoires du Nord de Russie, et par la suite, le transport des matières premières de ces régions plus rapide et moins coûteux sur les marchés intérieurs et étrangers.

À l'heure actuelle, la Russie s'occupe progressivement de la renaissance de la RMN après une récession économique au cours de la période post-soviétique, en essayant de la transformer en une route pour les navires d'importance mondiale. En outre, les actions dans ce sens sont considérées comme l'une des priorités de la politique économique de la Russie pour les prochaines années. Le président Vladimir Poutine a déclaré: « Nous voyons l'avenir de la route maritime du nord comme une voie de transport internationale qui pourrait concurrencer plusieurs routes maritimes traditionnelles sur le coût des services, la sécurité et la qualité ». En gros, la RMN est un super projet spécial de l'Arctique. Elle pourrait être un élément clé de réseau du transport arctique dans le futur, qui devrait réunir les sous-systèmes de transport régionales du Nord Européen, Sibérien et d'Extrême-Orient de Russie.

Le développement de la RMN prévoit l'activation de la construction de la flotte de brise-glace et de transport, ainsi que du développement des services nécessaires pour assurer la navigation. Les questions de sécurité de la navigation sont très importantes, notamment celles-ci visant à minimiser les dommages possibles sur l'environnement.

Un défi particulier représente la modernisation des ports et des terminaux existants et la construction de nouvelles infrastructures portuaires sur la côte arctique et l'Extrême-Orient de la Russie qui sont nécessaires pour servir la route. Ainsi, les travaux sur le développement d'un réseau de transport de Mourmansk et la création sur sa base un hub portuaire en eau profonde fonctionnant toute l'année seront un jalon important dans le développement de la RMN. Ce port sera le plus grand centre de la Russie pour le transbordement des vrac solides et des cargaisons en vrac, de fret conteneurisé, ainsi que des produits pétroliers et du pétrole. En outre, il sera intégré dans le couloir de transport international « Nord - Sud », qui offre une voie commode de transport de transit international de marchandises des pays de l'océan Indien et du golfe Persique via l'Iran, la mer Caspienne, la Russie vers les pays d'Europe du Nord et de l'Est.

Le problème de la modernisation de la RMN est étroitement lié à la création d'un système efficace de services aériens par la modernisation en profondeur du réseau aéroportuaire et le développement de petits avions des régions du nord. En outre, il est nécessaire de développer un réseau routier complet pour assurer le chargement du transport maritime. En particulier, les plans de construction d'une grande ligne Belkomur ont leur importance dans ce projet, parce qu'elle va directement connecter l'Oural et la République de Komi avec les port libre de glaces d'Arkhangelsk, de Mourmansk et les états de l'Europe du Nord, et finalement avec les régions de la Sibérie, le Kazakhstan et les pays d'Asie centrale.