

КУРС НА АРКТИЧЕСКИЙ ФЛОТ

ПО РАЗНЫМ ОЦЕНКАМ, ГРУЗОПОТОК НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ К 2024 ГОДУ МОЖЕТ ДОСТИГНУТЬ ОТ 60 ДО 92,6 МЛН ТОНН, С ЭТИМ СВЯЗАН ИНТЕРЕС ЧАСТНОГО КАПИТАЛА И ГОСУДАРСТВА В РАЗВИТИИ ФЛОТА ДЛЯ АРКТИКИ. СПЕЦИАЛИСТЫ ОЦЕНИВАЮТ ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ СУДОСТРОИТЕЛЕЙ В 90 ЕДИНИЦ. ПЕТЕРБУРГ ЯВЛЯЕТСЯ КРУПНЕЙШИМ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ ДЛЯ НУЖД СУДОСТРОЕНИЯ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ. ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ

Специфика России как морской державы заключается в необходимости ведения экономической деятельности на арктических побережьях и в высокоширотных акваториях, что предусматривает поддержание бесперебойного функционирования трассы Северного морского пути (СМП) для транспортного обеспечения районов Крайнего Севера и организацию добычи углеводородного сырья на шельфах арктических морей, а также обеспечение круглогодичной навигации в Белом и Балтийском морях, отмечает генеральный директор агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров.

В 1990-е годы грузопоток по СМП сократился более чем в пять раз, до 1,3 млн тонн в год, а перевозки сосредоточились в основном в западном секторе трассы, на маршруте Мурманск — Дудинка, объясняют в агентстве Infoline. В восточном секторе, от Дудинки до Чукотки, перевозки стали осуществляться эпизодически, в результате чего ледокольный флот оказался невостребованным, но к 2010-м годам положение изменилось.

СПРОС Рост мирового интереса к освоению природных ресурсов Арктического региона в 2000-е годы был вызван как необходимостью в освоении новых источников ресурсов, так и начавшимся сокращением площади морского ледового покрова, которое связывалось с наступлением глобального потепления климата, поясняет господин Бурмистров. Уменьшение ледового покрова арктических морей, особенно летом, сейчас рассматривается как благоприятный фактор, способствующий увеличению объемов грузоперевозок по трассе СМП.

В 2024 году грузовой поток по СМП по указу президента РФ Владимира Путина должен достичь 80 млн тонн в год, поэтому арктическим проектам сейчас уделяется особенное внимание, отмечают в ФГУП «Крыловский государственный научный центр». «Росатом» предлагал снизить план по загрузке СМП к 2024 году до 60 млн тонн из-за рисков незагрузки, но целевой показатель не изменили.

В 2019 году объем перевозок грузов по СМП вырос в 1,5 раза по сравнению с предыдущим годом и составил 31 млн тонн. В первом полугодии 2020 года грузоперевозки по Севморпути выросли на 1,1%, до 14,8 млн тонн. Основную долю прироста обеспечили перевозки сжиженного природного газа (СПГ), отгружаемого с терминалов Обской губы.

Мировая добыча на морском шельфе нефти и газа оценивается в размере \$80–100 млрд в год, отмечается в стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу. Для реализации потенциала России в освоении ме-



УМЕНЬШЕНИЕ ЛЕДОВОГО ПОКРОВА АРКТИЧЕСКИХ МОРЕЙ, ОСОБЕННО ЛЕТОМ, СЕЙЧАС РАССМАТРИВАЕТСЯ КАК БЛАГОПРИЯТНЫЙ ФАКТОР, СПОСОБСТВУЮЩИЙ УВЕЛИЧЕНИЮ ОБЪЕМОВ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ТРАССЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

сторождений углеводородов на шельфе необходимо обеспечить создание и строительство в России специальной морской техники, подчеркивают специалисты. «Поэтому наиболее существенный рынок гражданского судостроения в ближайшие десятилетия будет связан с добычей и транспортировкой жидких углеводородов Арктики, а также традиционных перевозок по СМП, который представляет собой транспортно-промышленный комплекс, действующий на всем побережье Северного Ледовитого океана от Мурманска до Берингова пролива, а также в бассейнах восьми крупнейших северных сухоходных рек», — говорится в документе.

По оценкам крупнейших компаний, имеющих ресурсы на шельфе Севера, Дальнего Востока и Каспия — «Газпрома», «Роснефти» и ЛУКОЙЛа, освоение континентального шельфа потребует уже к 2030 году создания технических средств для добычи и транспортировки до 110 млн тонн нефти и до 160 млрд куб. м газа в год с необходимой инфраструктурой обслуживания. Учитывая, что по ряду проектов освоение уже началось и многие заказчики начали реализовывать свои потребности, остро стоит проблема обеспечения полноценного участия отечественной промышленности, отмечается в стратегии.

Всего для выполнения прогнозируемых объемов работ на период до 2030 года по транспортировке углеводородов континентального шельфа России потребность в специализированных транспортных судах арктического плавания составляет около 90 единиц суммарным дедевитом около 4 млн тонн и обслуживающего флота — около 140 единиц. Кроме того, необходимо построить 10–12 новых ледоколов. В совокупности с ледоколами различных типов,

которые будут обеспечивать транспортные морские перевозки, их потребуется более 40 единиц, следует из оценки перспективного портфеля заказа стратегии. По данным ВГ, «Роснефть» прорабатывает в перспективе строительство на «Звезде» до 50 арктических танкеров, но все эти суда не могут быть сданы уже к 2024 году.

По оценкам специалистов, добавляют в Infoline, потребность в новых судах ледового плавания составляет 32 газозавоза для перевозок СПГ (с учетом 15 заказанных для проекта «Арктик-СПГ» на ССК «Звезда»), 20 танкеров для перевозки сырой нефти, восемь танкеров для перевозки газового конденсата, шесть балкеров для вывоза угля.

ФИНАНСИРОВАНИЕ ДЛЯ ГРУЗОПОТОКА В 2019 году «Росморречфлот» подготовил план по развитию СМП. Согласно документу, на развитие и поддержку СМП в ближайшие пять лет, до 2024 года, потребуется 905,6 млрд рублей, из которых треть — 305 млрд — будет профинансирована из бюджета РФ. Однако, согласно весенней редакции Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, в рамках федерального проекта будет выделено 587,5 млрд рублей, из которых 265,9 млрд будет профинансировано за счет бюджетных средств.

Помимо перевозок сжиженного газа, нефти и угля с территорий Крайнего Севера, планы развития предусматривают организацию регулярных перевозок транзитных грузов по Севморпути — как международных, так и внутренних, отмечают в ФГУП «Крыловский государственный научный центр». Освоение минерально-сырьевой базы Арктики также требует перевозок грузов снабжения, добавляют там.

В рамках Международного арктического форума 2019 года глава «Росатома» Алексей Лихачев объявил, что оператор СМП планирует довести грузопоток по Севморпути к 2024 году до 92,6 млн тонн, из которых почти половина (41 млн тонн) придется на перевозку газа (с СПГ-проектов ПАО «НОВАТЭК»), около трети на уголь (23 млн тонн), на нефть 17,1 млн тонн, металлы — 3,5 млн тонн, на железнодорожные грузы для морского экспорта придется 8 млн тонн.

Достижение 92,6 млн тонн к 2024 году является наиболее оптимистичной оценкой развития СМП. Так, согласно проекту Транспортной стратегии до 2036 года, в с базовом сценарии в 2025 году грузооборот по Северному морскому пути составит 82 млн тонн, в консервативном — 65 млн тонн, а в 2036 году — 105 и 85 млн тонн соответственно.

До 2035 года предусмотрено строительство пяти универсальных атомных ледоколов мощностью в 60 МВт проекта 22220, которые строятся на Балтийском заводе в Петербурге, трех ледоколов проекта «Лидер» и продление срока службы атомных ледоколов «Ямал», «Таймыр», «Вайгач», напоминают в Infoline.

По состоянию на первый квартал 2020 года в составе действующего ледокольного флота России находится 45 судов различных классов и периодов постройки, в том числе четыре атомных ледокола и 41 ледокол с дизель-электрическими двигателями установками, приводятся данные в исследовании Infoline.

СЕВЕРНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ По оценке аналитиков, объем добавленной стоимости судостроительной продукции для Арктики в 2019–2023 годах, созданной предприятиями Петербурга, составит более 120 млрд рублей. С развитием арктических проектов и с интенсификацией судоходства в Арктике будет наблюдаться мультипликативный эффект во многих секторах экономики по всей России, в первую очередь будет формироваться спрос на продукцию судостроения и услуги по ремонту судов. Петербург и Ленинградская область — в числе лидеров судостроения для Арктики: здесь расположены верфи, конструкторские бюро и научные институты, общили в КМППГ.

В Петербурге крупнейшим производителем промышленной продукции (ледоколов) для нужд судостроения в арктической зоне является Балтийский завод, а услуг — ЦКБ «Айсберг» (проектировщик атомных ледоколов). Крупными поставщиками и подрядчиками Балтийского завода являются АО «Эра», «Киров-Энергомаш», Адмиралтейские верфи, «Морфлот-технология», «Вяртсиля Восток», добавляет господин Бурмистров. ■