СЕВМОРПУТЬ НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

ПРОШЕДШИЙ 2022 ГОД МОЖНО НАЗВАТЬ ПЕРЕЛОМНЫМ ДЛЯ ПРОЕКТА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ: ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РАСПОРЯЖЕНИЕМ ОТ 1 АВГУСТА УТВЕРДИЛО ПЛАН РАЗВИТИЯ СМП ДО 2035 ГОДА С ОБЪЕМОМ ФИНАНСИРОВАНИЯ В 1,79 ТРЛН РУБЛЕЙ. ОСНОВНЫМ ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЕМ ЭТОГО РЕШЕНИЯ ЯВЛЯЕТСЯ УВЕЛИЧЕНИЕ ГРУЗОПОТОКА ПО СЕВМОРПУТИ ДО 80 МЛН ТОНН К 2024 ГОДУ, К 2030 ГОДУ — ДО 150 МЛН, К 2035 ГОДУ — ДО 220 МЛН ТОНН. ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ, ЧТО РЕАЛИЗАЦИЯ ПЛАНА ПРИНЕСЕТ ЭКОНОМИКЕ РОССИИ БОЛЕЕ 13,2 ТРЛН РУБЛЕЙ НАЛОГОВЫХ ПОСТУПЛЕНИЙ И 31,5 ТРЛН РУБЛЕЙ ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ ДО 2035 ГОДА. В ПРОБЛЕМАХ НА ПУТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА И ЕГО ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗБИРАЛСЯ КОРРЕСПОНДЕНТ BUSINESS GUIDE ВЯЧЕСЛАВ КАЛАШНИКОВ.

ОБНАДЕЖИВАЮЩИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Прогнозируемый в прошлом году грузопоток по Северному морскому пути (СМП) был еще выше целевых показателей плана: 90 млн тонн в 2024 году, 216 млн к 2030 году и 238 млн к 2035 году. В прошлом году грузопоток составил 34,034 млн тонн — более чем на 2 млн тонн выше целевого показателя. «Несмотря на внешнее влияние, рост российского грузопотока по Севморпути наблюдался в течение всего прошлого года. По итогам 2022 года грузопоток по СМП за счет российских компаний вырос на 966 тыс. тонн. Прирост по сравнению с 2021 годом составил 3%»,— рассказал руководитель Дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша. Увеличение грузопотока было достигнуто прежде всего за счет роста транспортировки природного газа и газоконденсата.

Как сообщили в ФГБУ «ГлавСевморпуть» (учреждено в 2022 году госкорпорацией «Росатом» по распоряжению правительства РФ), перевозки СПГ превысили аналогичный показатель 2021 года на 1,258 млн тонн (20,489 млн тонн), на 226 тыс. тонн выросла перевозка контейнерных грузов, перевозка навалочных грузов — на 109 тыс. тонн. При этом международный транзит по СМП в прошлом году уменьшился по сравнению с показателем за 2021 год в 10 раз, до 200 тыс. тонн.

Тем не менее в отношении долгосрочных прогнозов и наполнения СМП грузами правительство сохраняет оптимизм. Он основан на обязывающих трехсторонних соглашениях, заключенных в прошлом году «Росатомом» и Министерством развития Дальнего Востока и Арктики с компаниями, реализующими арктические проекты. По словам главы Минвостокразвития Алексея Чекункова, только эти компании, в соответствии с соглашениями, «должны поставить на СМП не менее 30 млн тонн в текущем году, в 2024 году — не менее 71 млн тонн, в 2030-м — более 190 млн тонн».

«По соглашениям, которые на сегодняшний день подписаны со всем основными грузоотправителями, планы на 2030 год — 193 млн тонн, что превышает целевой показатель в 150 млн тонн, и на 2035 год мы уже выходим за 270 млн тонн при целевом показателе в 220 млн тонн»,— уточнил спецпредставитель госкорпорации «Росатом» по вопросам развития Арктики Владимир Панов. По его словам, в результате роста грузопотока более чем в два раза вырастет и количество грузовых рейсов по СМП. Если в 2024 году планируется совершить 1747 рейсов, то в 2030-м их уже будет 3381, а в 2035-м — 3895.

РАЗВОРОТ НА ВОСТОК

Задачу увеличения грузопотока планируется решать и другими способами. Например, «Росатом» обсуждает с ЛУКОЙЛом и «Газпром нефтью» перенаправление части добываемой в Арктике нефти с западных маршрутов на Севморпуть. «Здесь мы показываем потенциал наших нефтедобывающих компаний: ЛУКОЙЛ — в первую очередь месторождение Варандей и „Газпром нефть“ — месторождение Приразломная. Эти месторождения находятся вне СМП, и ранее также направлялись на западное направление, но сейчас нами проведены предварительные переговоры о направлении части грузопотоков на Восток»,— сказал руководитель проекта проектного офиса по развитию Арктики госкорпорации Сергей Чемко. Потенциальная грузовая база оценивается в 3,6 млн тонн с Приразломной и 5,9 млн тонн с Варандейского месторождения. По словам господина Чемко, «Росатом» предлагает компаниям использовать обычные танкеры с гарантированной безопасностью и ледоколы в летне-осеннюю навигацию.

АЛЕКСАНДР ЧИЖЕНОК

ОДНИМ ИЗ ВАРИАНТОВ, ПОЗВОЛЯЮЩИХ НАПОЛНИТЬ ГРУЗАМИ СМП, МОГУТ СТАТЬ ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ, ПИЛОМАТЕРИАЛОВ, ЗЕРНОВОЙ ПРОДУКЦИИ ПО РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ (ОБЬ-ИРТЫШСКИЙ И ЕНИСЕЙСКИЕ БАССЕЙНЫ) ЧЕРЕЗ АКВАТОРИЮ СЕВМОРПУТИ В СТРАНЫ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ

Также «Росатом» предлагает направить на Севморпуть экспорт российской нефти, осуществлявшийся ранее из портов Балтики на Запад. Об этом глава госкорпорации доложил на совещании с участием президента РФ Владимира Путина 17 мая. «Сейчас мы совместно с российскими компаниями прорабатываем вопрос перенаправления российской нефти из портов Балтики на СМП как на самый безопасный и привлекательный маршрут»,— сказал господин Лихачев, отметив, что эмбарго на поставку российской нефти и нефтепродуктов, введенное в декабре европейскими странами, «не только стало вызовом, но и открыло новое окно возможностей для появления дополнительной грузовой базы на СМП». Эксперты отмечают, что для осуществления этих планов в России недостаточно танкеров ледовых классов Arc6 и Arc7. На фрахтовом рынке танкеров таких ледовых классов нет, как и практически нет крупнотоннажных судов более низких арктических ледовых классов Arc4 и Arc5, отмечает член научного совета РАН по изучению Арктики и Антарктики Михаил Григорьев. По его словам, доступны суда без ледовых усилений или суда так называемых неарктических «балтийских» ледовых классов Ice1–Ice3 по классификации Российского морского регистра судоходства. Суда без ледового класса и классов Ice1–Ice3 допускаются к плаванию только с 1 июля по 15 ноября, соответственно, перевозки нефти через Севморпуть могут осуществляться только в период летне-осенней навигации.

Вопрос мог бы быть решен строительством нефтепровода, но обсуждавшийся ранее проект отвода от БТС в направлении Белого моря в настоящее время нереализуем в рамках инвестпрограммы «Транснефти». «Мы изучаем другие варианты, строительство которых возможно за счет возвратных заимствований у банков и собственных средств компании в значительно более сжатые сроки»,— отметил советник главы «Транснефти» Игорь Демин.

Еще одним вариантом, позволяющим наполнить грузами СМП, могут стать экспортные перевозки угля, пиломатериалов, зерновой продукции по речным транспортным коридорам (Обь-Иртышский и Енисейские бассейны) через акваторию Севморпути в страны Юго-Восточной Азии. Для организации пилотных отправок угля в навигацию 2023 года Минтранс предложил рассмотреть использование инфраструктуры речных портов Красноярск и Лесосибирск для погрузки угля на речные суда с дальнейшей доставкой груза в морской порт Дудинка для перегрузки на морские суда и морской перевозки через акваторию Севморпути. При этом по реке Енисей и через акваторию Севморпути в течение навигации могут перевозиться экспортные грузы пиломатериалов из порта Лесосибирск, следующие в настоящее время через Восточный полигон РЖД.

ЗАГРАНИЦА НАМ ПОМОЖЕТ

На майском совещании с участием Владимира Путина глава «Росатома» также говорил, что к Севморпути проявляют интерес страны БРИКС и Ближнего Востока. «В этой связи прорабатываем участие партнеров из дружественных стран не только в транзите по СМП, но и в развитии инфраструктуры»,— сказал господин Лихачев, уточнив, что «Росатом» ставит себе цель до конца года выйти на предметные договоренности с потенциальными зарубежными участниками как по транзиту, так и по строительству инфраструктуры. Эксперты предполагают, что речь идет прежде всего об участии КНР: во время мартовского визита председателя КНР Си Цзиньпина в Москву было объявлено о том, что Россия и Китай готовы создать совместный рабочий орган по развитию Северного морского пути.

«Перспективным видим сотрудничество с китайскими партнерами по освоению транзитного потенциала Северного морского пути. Мы готовы создать совместный рабочий орган»,— сказал Владимир Путин. В конце мая, во время визита премьер-министра Михаила Мишустина в КНР, господин Панов, участвующий в Российско-китайском бизнес-форуме, отметил, что Россия и Китай могли бы сотрудничать по таким направлениям, как развитие портовой инфраструктуры, развитие морской логистики, судостроение, и другим перспективным направлениям развития в Арктике. «Китай — наш потенциальный партнер по международному транзиту с использованием трассы Севморпути, развитию инфраструктуры, в частности, морских портов»,— уверен глава Минвостокразвития Алексей Чекунков.

Предпринимаются попытки привлечь к сотрудничеству в рамках проекта СМП и индийские компании: перспективы развития транспортно-логических связей двух стран, в том числе с использованием маршрутов Северного морского пути, арктической и дальневосточной железнодорожной и портовой инфраструктуры рассматривались во время мартовского визита в Индию делегации Минвостокразвития и «Росатома».

ОПТИМИЗМ СОХРАНЯЕТСЯ

«Когда мы начинали строительство ледоколов — не буду называть ведомства — они нам говорили: „В лучшие времена Советский Союз перевозил 6,8 млн тонн. Даст бог, вы на 5–6 млн выйдете году к 2050-му“. План этого года — 36 млн тонн, план прошлого года в 34 млн тонн мы перевыполнили. Тяжело идет. Пропал международный транзит по понятным причинам, под риском многие показатели. Но мобилизуясь с Министерством Дальнего Востока (Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики.— **BG**), с нашими недропользователями, с крупными и средними компаниями, работающими в Арктической зоне, мы, без сомнения, будем идти в рамках тех цифр и тех параметров, которые нам указаны президентом и в национальных целях, и в качестве показателей национальных проектов»,— уверен глава «Росатома» Алексей Лихачев. ■