

Владимир Путин поддержал предложение врио губернатора Камчатского края Владимира Солодова об организации регулярных перевозок камчатских морепродуктов по Северному морскому пути.

Президент РФ в рамках проходившего в формате видеоконференции совещания с руководителями регионов высказал позитивное отношение к прозвучавшему предложению главы Камчатки: «Я прошу Минтранс, Росатом, другие профильные ведомства проработать этот вопрос. При этом отмечу: наращивание возможностей Северного морского пути, его активное использование в качестве внутреннего транспортного коридора выводит на первый план и задачи по развитию портовой инфраструктуры Дальнего Востока и Северо-Запада России, включая Мурманский транспортный узел. Прошу держать такую работу на контроле».

Нельзя сказать, что транспортировка камчатских морепродуктов в европейскую часть страны до сего момента находилась в разряде прожектов и ранее не осуществлялась. Но все дело в том, что полярная логистика строилась таким образом, словно ставились цели доказать ее нерентабельность. Особенно показателен в этом отношении 2018 год, когда транспортировку осуществлял контейнеровоз «Maersk Line» – «Venta Maersk», принадлежащий датской компании, специализирующейся на морских грузовых перевозках и обслуживании портов. Он вез камчатскую рыбу в 186 рефрижераторных контейнерах в Санкт-Петербург.

Но загружалось судно морепродуктами не в Петропавловске, а во Владивостоке, куда предназначенную для Санкт-Петербурга рыбу первоначально доставили с Камчатки. Иными словами, искусственно создали дополнительное транспортное плечо расстоянием в две с половиной тысячи миль. Время доставки морепродуктов, без учета времени перевозки в Приморье и хранения там, превысило месяц. О стоимости такой причудливой логистики в открытых источниках не сообщалось, но поскольку эксперимент с транспортировкой камчатской рыбы датская компания не решилась повторить, то, скорее всего, она оказалась не способной конкурировать с доставкой железнодорожным транспортом.

Несколько более успешным оказался опыт прошлого года, когда камчатские морепродукты все в тот же Санкт-Петербург по полярным трассам перевозил атомный лихтеровоз «Севморпуть». И хотя в момент отхода громадного судна от причалов терминала «Сероглазка» в прессе гремели литавры и пелась осанна, не составляло

труда сообразить, что «Севморпуть» едва ли мы вскоре увидим в акватории Авачинской губы. На полную загрузку лихтеровоза на Камчатке морепродуктов не хватило, и отправлялось судно не в Мурманск или Архангельск, а все в тот же Санкт-Петербург, что увеличивало срок доставки как минимум на неделю. Конкурентоспособность логистики высоких широт вновь оказалась под сомнением.

Дирекция СМП, планируя камчатские рыбные рейсы текущего года, стремилась внести коррективы в прежние схемы доставки морепродуктов. Их требовалось из пропагандистских акций, тешивших местечковый патриотизм, превратить в экономически выгодные транспортные операции. Поэтому никто не брал на себя смелость утверждать, что камчатские рейсы в текущем году состоятся.

Заместитель директора дирекции – директор департамента развития Северного морского пути и прибрежных территорий дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко в январе говорил лишь о потенциале высокоширотной логистики для полуострова: «В настоящее время работаем над тем, чтобы эту линию «раскатать». Для этого рассматриваем возможность аренды других судов-контейнеровозов. Предварительные расчеты показывают эффективность использования двух контейнеровозов вместимостью по 400 сорокафутовых рефрижераторных контейнера. К сожалению, перевозка с Камчатки в Санкт-Петербург удлинит маршрут. Поэтому мы хотели бы организовать перегрузку рефгрузов в Мурманске».

Сегодня появилась надежда, что поручения Владимира Путина «Минтрансу, Росатому и другим профильным ведомствам» заставят внести коррективы эффективности в схемы доставки камчатских морепродуктов в европейскую часть страны, и «рыбные» рейсы начнут осуществляться на регулярной основе.

Глава государства отмечает и необходимость создания в условиях активизации каботажного по СМП «портовой инфраструктуры Дальнего Востока и Северо-Запада России». На Камчатке определенные шаги в этом направлении сделаны.

Самым реальным, близким к стадии практической реализации проектом, связанным с Северным морским путем, остается терминал по перевалке сжиженного природного газа в бухте Бечевинской, инициированный ПАО «НОВАТЭК». В основу расчетов экономической рентабельности работы комплекса положена сформулированная в свое

время «Корпорацией развития Камчатки» схема ледовых шаттлов или фидерных перевозок.

Концепция предполагает использование на полярном участке пути судов усиленного ледового класса, которые затем на восточных и западных оконечностях трассы в незамерзающих акваториях передают груз флоту, предназначенному для плавания в умеренных и тропических широтах. Схема ледовых шаттлов позволяет перевозчикам решать как минимум три серьезные проблемы. Она дает, во-первых, возможность обходиться без ледокольного сопровождения, во-вторых, значительно удешевляет высокоширотную логистику, в-третьих, позволяет перейти при достаточном количестве судов класса Arc7 к круглогодичной навигации.

Восточное побережье Камчатки имеет несколько удобных гаваней, пригодных к созданию в них транзитных терминалов по переработке контейнерных и других видов грузов. Прибрежные незамерзающие акватории северо-западной части Тихого океана простираются до 60-го градуса северной широты. Следует также учитывать, что рядом с Камчаткой проходят международные судоходные линии, связывающие порты Северной Америки и Азии. Значительная часть грузов, перевозимых по ним, имеет транзитный характер и предназначена для европейских портов. Есть основания надеяться, что они уже в ближайшей перспективе смогут транспортироваться по Северному морскому пути, в большинстве случаев – после перегруза на Камчатке.

Схема ледовых шаттлов лежит в основе и других проектов, связанных с созданием на Камчатке портовой инфраструктуры, ориентированной на высокоширотную логистику.

Деловая инициатива ООО «Приморский универсально-перегрузочный комплекс» предусматривает строительство трех контейнерных терминалов, нацеленных на обработку контейнерных грузов, перевозимых по Северному морскому пути – на берегу Финского залива, в Мурманске и на Камчатке. Их эксплуатация с использованием схемы фидерных перевозок на судах класса Arc7 должна в перспективе обеспечить круглогодичную навигацию по СМП.

Проект дорогостоящий. Инвестиции только в создание терминала на Камчатке по предварительным оценкам составят около миллиарда долларов.

«Корпорация развития Камчатки» сопровождает проект, инициированный бизнесом Ленинградской области. Соответствующее соглашение подписано в минувшем году. Представители компании работали в регионе. В сопровождении сотрудника КРКК осмотрели несколько мест, в которых возможно строительство порта-хаба.

О другом перспективном проекте, ориентированном на развитие Северного морского пути, рассказал в недавнем интервью заместитель министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Крутиков:

«Кольский полуостров и Камчатка рассматриваются в качестве возможных хабов для функционирования международной контейнерной линии по Северному морскому пути. Буквально на днях с коллегами из Росатома обсуждали перспективы развития данного проекта <...>. Теперь в работе порядка шести-семи точек <...>. Нужно сделать глубокий экономический анализ, подготовить имитационную модель, которая позволит определить, в каких именно точках целесообразно строить хабы, чтобы северный маршрут мог соперничать с южным. Предварительные оценки будут готовы до конца текущего года, тогда же будет принято решение по хабам. Помимо Лиинахамари и Петропавловска-Камчатского рассматривается Мурманск, а также порты Сахалина и Приморского края».

Есть сведения, что Сахалинская область готова строить порт-хаб, ориентированный на Севморпуть, без привлечения федеральных средств. Но возникают сомнения, что созданная там инфраструктура окажется востребована отечественными и зарубежными перевозчиками.

Камчатка в силу своего более северного положения и близости к трансконтинентальным торговым морским путям занимает в сравнении с Сахалином и Приморьем приоритетное положение. Эксплуатация судов класса Arc7 целесообразна только в полярных водах, и логистика тем выгоднее, чем меньше транспортное плечо от ледовых полей до незамерзающих акваторий. Иная ситуация делает концепцию ледовых шаттлов непродуктивной.

Очевидно, что новое руководство Камчатки сумеет добиться объективной оценки перспектив регионов для создания оптимальных условий эксплуатации портовой инфраструктуры в интересах Северного морского пути.

«Корпорация развития Камчатки» также плотно взаимодействует с ООО «Русатом Карго». Компания, входящая в состав Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом», ведет работу по формированию Северного морского транзитного коридора (СМТК), простирающегося от Баренцева моря до Тихого океана.

Рабочая группа «Русатом Карго» побывала на Камчатке в ноябре прошлого года. Заместитель генерального директора КРКК по работе с инвестиционными проектами Михаил Костенец в рамках состоявшихся деловых встреч рассказал о разрабатываемых проектах по созданию в регионе портовых мощностей, нацеленных на стивидорную обработку углеводородов и контейнерных грузов, транспортируемых по СМП, а также на организацию фидерных перевозок по Севморпути. Гостей информировали о незамерзающих бухтах на восточном побережье Камчатки, потенциально пригодных для размещения в них транспортно-логистического узла.

Представители «Русатом Карго» осмотрели портовые мощности Петропавловска-Камчатского, встретились с руководителями транспортных и грузовых компаний, провели переговоры с банковскими структурами.

Говоря о перспективах создания на российском Дальнем Востоке портовой инфраструктуры, ориентированной на обеспечение потребностей Северного морского пути, не следует забывать, что подобные планы существуют у всех без исключения тихоокеанских соседей РФ – Китая, Кореи, США и Японии. В ряде стран такие логистические мощности уже созданы. В других, как, например, в США, заявляют о готовности к их строительству. Внимание наших соседей к высокоширотной логистике – важный дополнительный повод к ускорению реализации РФ собственных планов по развитию Северного морского пути и формированию инфраструктуры, связанной с ним.

Юлия ХАРИТОНОВА,

генеральный директор АО «Корпорация развития Камчатки».