Именно так – без иллюзий и излишнего оптимизма – оценивались перспективы развития Северного морского пути на совещании, которое провел 21 октября глава российского кабинета министров Михаил Мишустин в Мурманске. Федеральные министры, главы российских регионов и крупнейших компаний, чьи деловые горизонты распространяются на Арктику, рассмотрели вынесенные на обсуждение вопросы с позиций, сформулированных премьер-министром «как обеспечение национальной безопасности нашей страны, так и ее, естественно, экономических интересов».

Куда уходит атомный лихтеровоз?

Сигнал тому, что в эволюции Северного морского пути от деклараций и демонстраций очевиден переход к прагматичному решению политических, экономических и социальных задач, к соизмерению эффективности финансовых затрат, прозвучал и в ходе встречи Владимира Путина с главой Росрыболовства Ильей Шестаковым, состоявшейся 19 октября. Многие обозреватели обратили внимание на ту часть доклада руководителя отрасли президенту, где шла речь о перспективах транспортировки дальневосточных морепродуктов в европейскую часть страны по Северному морскому пути.

Из сдержанных слов Ильи Шестакова нетрудно понять, что необходимости в доставке тихоокеанской рыбы по СМП в текущем году нет. Железная дорога с существующими объемами справляется. Доставленная же через Арктику рыба существенного влияния на насыщение отечественного рынка морепродуктами оказать не могла.

Лихтеровоз «Севморпуть» покинул в сентябре порт Петропавловска-Камчатского, имея на борту 6,5 тысячи тонн мороженой рыбы в 204 контейнерах (это грузовой железнодорожный состав повышенного веса). По своим техническим характеристикам огромное судно способно перевозить 1 336 20-футовых контейнеров. Иными словами, «Севморпуть» ушел из Петропавловска не загруженным даже на четверть. О чем тут же поспешило не без злорадства сообщить независимое норвежское издание The Barents Observer, оценив рыбный рейс, скорее, как пропагандистскую акцию, нежели «выгодный бизнес».

При всей понятной ангажированности норвежского издания, хорошо известного

русофобскими ориентирами, придется согласиться, что рыба, доставленная на четверть загруженным судном, без бюджетных дотаций имела бы очень существенную логистическую составляющую стоимости, неподъемную для российского потребителя и абсолютно не интересную для бизнеса. От подобных транспортных операций выигрывают только порты доставки и отправки.

Об опасности подмены экономической целесообразности соображениями пропагандистского характера при формировании грузов морепродуктов для отправки Северным морским путем эксперты «Корпорации развития Камчатки» говорили еще в прошлом году. Это при том условии, что именно КРКК 18 сентября 2015 года на заседании Делового совета Государственной комиссии по вопросам развития Арктики выдвинула идею использования лихтеровоза «Севморпуть» для доставки в европейскую часть страны дальневосточных морепродуктов. Тогдашний вице-премьер российского правительства Дмитрий Рогозин поручил проработать вопрос организации экспериментального рейса, который удалось осуществить только в 2019 году.

Но уже в 2015 году говорилось, что экономической рентабельности перевозок можно достичь, лишь обеспечив полную загрузку судна в оба конца.

И уже первый экспериментальный рейс лихтеровоза поставил вопрос о целесообразности использования гиганта с атомной силовой установкой на линии Санкт-Петербург – Петропавловск-Камчатский. В январе 2020 года заместитель директора дирекции – директор департамента развития Северного морского пути и прибрежных территорий дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко в заявлении для прессы отмечал: «В настоящее время работаем над тем, чтобы эту линию (перевозка рыбы с Камчатки)] «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 удлиняет маршрут. Поэтому мы хотели бы организовать перегрузку рефгрузов в Мурманске».

Но в текущем году «Севморпуть» вновь появился в Авачинской губе и покинул ее, как уже подчеркивалось, загруженным на четверть, и опять-таки отправился в Санкт-Петербург.

Из слов Ильи Шестакова на встрече с президентом можно сделать вывод, что в перспективе рейсы лихтеровоза на Камчатку поставят в зависимость от наличия соответствующих партий морепродуктов. Есть еще одно событие, из-за которого «Севморпуть» в следующем году, вероятнее всего, не появится у берегов Камчатки».

По сообщениям прессы, в октябре «Севморпуть» принял груз для российской антарктической станции «Восток» и отправился в южное полушарие. После длительного плавания от вершины земного шара к его подножью и обратно судну потребуется длительный ремонт.

Российская полярная логистика пока ориентируется на углеводороды

Среди предпринимателей и экспертного сообщества потребность поворота в дискуссиях о развитии российской полярной логистики от составления планов и формирований умозрительных концепций к решению конкретных задач возникла давно. Совещание в Мурманске говорит о том, что посыл бизнеса реализуется.

Перенос проблемы из области благих пожеланий в плоскость реальных решений обеспечили два фактора. Во-первых, стало очевидным, что СМП в современных условиях действительно способен в перспективе взять на себя значительную часть мировых морских перевозок. А, во-вторых, оказалось, что отечественный нефтегазовый сектор уже сегодня заинтересован в Арктике как в оптимальном маршруте доставки углеводородного сырья зарубежным потребителям в Азии и Европе. Рентабельность полярной углеводородной логистики обеспечивает схема раздельных перевозок. Она предполагает использование в высоких широтах флота серьезного ледового класса с последующей передачей в портах-хабах грузов на суда, предназначенные для плавания в умеренных и тропических водах.

Не могу отказать себе в удовольствии напомнить, что пионером разработки такой логистической схемы с обоснованием формирования контейнерных и углеводородных терминалов на восточном побережье полуострова выступила «Корпорация развития Камчатки». И если еще четыре года назад предложенная КРКК арктическая транспортная концепция имела широкий круг критиков, то сегодня ее практическая ценность считается доказанной. О том, что она принята на вооружение, говорил и принимавший участие в мурманском совещании министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов. Он отметил, что «везти грузы в Азию на

ледоколах глупо, нужна перегрузка».

В ближайшую повестку дня переориентацию международных контейнерных перевозок с юга на север евразийского континента российские структуры, ответственные за развитие Северного морского пути, не выносят. Заместитель генерального директора – директор Дирекции Северного морского пути Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» Вячеслав Рукша решение задачи превращения СМП «в полномасштабный действительно международный транзитный коридор» относит к 2030 году.

Объем перевозок, связанных с «северным завозом, завозом импортных грузов и транзитом грузов из Европы в Азию», прозвучало на совещании в Мурманске, оценивается в 2,3 миллиона тонн. Существенная корректировка этой позиции возможна только при условии мирового экономического роста, на который, судя по всему, в ближайшее время надеяться не стоит.

В текущем году показатели грузоперевозок по СМП прогнозируются в диапазоне от 31 до 32 миллионов тонн, то есть на уровне прошлого года. Роста не произойдет, но в условиях повсеместного свертывания экономических программ, снижения объемов мировой торговли выход на показатели прошлого года свидетельствует о востребованности арктической логистики, очевидных перспективах ее дальнейшего развития.

Не без зависти взирают наши арктические соседи на растущие возможности СМП. Недавно представляющий Аляску в сенате США Дэн Салливан признал, что пророчества Владимира Путина, «указавшего на стратегическую ценность Арктического региона», начинают сбываться. По подсчетам нашего заокеанского соседа, «начиная с 2008 года, частота морских перевозок к северу от Берингова пролива увеличилась на 128 процентов».

На совещании в Мурманске не скрывалось, что в ближайшие годы рост грузоперевозок по СМП обеспечит исключительно нефтегазовая отрасль России. Наращивание экспорта углеводородов дает основание говорить, что задача, поставленная главой государства, довести объемы морских полярных перевозок в 2024 году до 80 миллионов тонн имеет серьезные шансы на реализацию. Александр Козлов перечислил проекты, которые позволят выйти на ожидаемые параметры полярной логистики. В ряду

компаний, способных обеспечить загрузку Северного морского пути, министр на первое место поставил ПАО «Новатэк».

Акционерное общество, напомнил министр, строит в Мурманске и на Камчатке перегрузочные комплексы. На совещании прозвучало, что затруднить их ввод в эксплуатацию могут задержки в реализации федеральных программ, предполагающих создание необходимой инфраструктуры для терминалов по перегрузке СПГ. Речь идет о дноуглубительных работах, навигационном оборудовании, причальных сооружениях.

Александр Козлов дал отчетливо понять: «Если соответствующие объекты не ввести в I квартале 2022 года, то сроки строительства перегрузочного комплекса могут быть сорваны, и мы подведем компанию «Новатэк».

Схожие опасения выразил и глава компании Леонид Михельсон: «Необходимо заключение контракта на дноуглубительные работы в Бечевинской бухте, по нашим оценкам, не позднее февраля, чтобы, как было сказано, в I квартале 2022 года эти работы были закончены».

При этом Леонид Михельсон отметил, что строительство терминала СПГ в Бечевинке параллельно с реализацией основного предназначения решит задачу газификации региона.

Сомнений в серьезности намерений компании, масштабности ее планов не возникает. Глава «Новатэка» сообщил на совещании о размещенном на верфи «Звезда» заказе на строительство 15 газовозов ледового класса, которым предстоит курсировать по СМП. «Новатэк» увеличил в 5–6 раз геолого-разведочные работы и готов через десятилетие производить до 70 миллионов тонн СПГ в год.

Логистика как путь развития Камчатки

Строительство терминала в бухте Бечевинской положит начало масштабной стратегической эксплуатации Камчаткой логистического потенциала, обусловленного

выгодным географическим положением полуострова, наличием на его восточном побережье нескольких глубоких незамерзающих бухт.

Кроме ПАО «Новатэк», есть еще как минимум две компании, у которых сверстаны планы строительства в крае терминалов, ориентированных на перевалку грузов, перемещаемых по Северному морскому пути. Понятно, что выход на рентабельность таких проектов станет возможным после активного включения полярной логистики в международную транспортную систему. Что безусловно ускорит и обеспечит переход СМП на режим круглогодичной навигации. Пока в нее трудно поверить. Ведь еще 80–85 лет назад считался большим достижением переход по Северному морскому пути за одну навигацию.

Сегодня даже предельно прагматичный Михельсон уверен, что всесезонное плавание в полярных водах реально. В «Новатэке» уже расширили арктическую навигацию до 8 месяцев.

«В мае-июне этого года мы совместно осуществили сверхранние рейсы в Китай по Восточному маршруту. Практически уже подтверждена возможность безопасной навигации с мая по январь. Следующая задача – обеспечение круглогодичной навигации в восточном секторе Арктики... Мы видим этот срок», – сообщил на мурманском совещании Леонид Михельсон.

Этот «срок» положит начало активному включению Камчатки как перевалочной базы в международную логистику. Сегодня планы развития Камчатки верстаются на базисе трех отраслей экономики – рыбохозяйственного комплекса, туризма, горнодобывающего сектора, но все они в силу понятных причин ресурсного, экологического, демографического, транспортного характеров имеют известные пределы. Интеграция полуострова в международную логистику не только сформирует новый экономический локомотив эволюции региона, но и даст дополнительный синергетический толчок традиционным секторам хозяйственной жизни полуострова.

На мурманском совещании шла речь еще об одном глобальном проекте, в зону притяжения и преференций которого, по всей вероятности, войдет и Камчатка.

Министр цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации Максут Шадаев рассказал о заявленном группой инвесторов во главе с «Мегафоном» проекте по строительству волоконно-оптической линии связи по маршруту Токио – Хельсинки для организации транзита трафика Европа – Азия. Понятно, что вытянутая с севера на юг Камчатка является самым естественным маршрутом для прокладки ВОЛС, связывающей две части света. Но, если волоконно-оптическая линия связи Токио – Хельсинки пока еще проект, то уже в ближайшее время начнется прокладка по морскому дну ВОЛС Петропавловск-Камчатский – Анадырь. Полуостров становится точкой реализации инфраструктурных проектов стратегического значения...

Лилия КРАВЧУК,

и. о. генерального директора

АО «Корпорации развития Камчатки»