

Первые контейнерные перевозки из Азии в Европу по Северному морскому пути (СМП) доказывают эффективность и востребованность этой транспортной артерии. До сих пор грузы шли в страны Азии благодаря развитию портовой и нефтегазовой инфраструктуры Ямала и стартовавшим экспортным поставкам СПГ в Китай. Теперь СМП становится арктической дорогой с двусторонним движением.

Северный морской путь, соединяющий Восток с Европой, стал одной из обсуждаемых тем на Восточном экономическом форуме. «Буквально в эти дни по Севморпути проходит первое контейнерное судно ледового класса, что доказывает востребованность российской Арктики», – сказал президент Владимир Путин в ходе пленарного заседания ВЭФ.

Речь идет о мировом лидере в морских контейнерных перевозках датской компании Maersk Line, которая впервые в истории отправила свое контейнерное судно по Северному морскому пути. В конце августа ее контейнеровоз Venta Maersk вместимостью 3,6 тысячи TEU [вышел](#) из южнокорейского порта Пусан и прибыл во Владивосток, где загрузил мороженую рыбу, ранее добытую на Камчатке. Через Находку судно пройдет Берингов пролив и далее кратчайшим путем через Севморпуть отправится в порт Санкт-Петербург с одной остановкой в немецком порту Бремерхафен. Весь путь с погрузкой, выгрузкой и возвращением в Санкт-Петербург займет чуть более месяца. Проходку поддерживает российская госкорпорация «Атомфлот».

Первая доставка российской рыбы с береговых предприятий на Камчатке в Европу в рефрижераторных контейнерах – крайне важное событие для развития Северного морского пути. По итогам пробного прохода компанией Maersk будет проведена оценка коммерческой целесообразности проекта. Если до сих пор в основном речь шла о поставках сжиженного природного газа с Ямала в Азию, то рейс датской компании продемонстрирует всему миру целесообразность работы и в обратном направлении.

Главное преимущество СМП перед южными маршрутами – это серьезное сокращение времени транспортировки грузов.

«Северный морской путь по сравнению с традиционным путем через пролив Малакка и

Суэцкий канал короче на одну треть. Он известен как «Золотой маршрут», соединяющий Европу и Азию», – говорит исполнительный директор Института стратегического сотрудничества Китая и России Ван Ци.

Севморпуть позволяет экономить от 12 до 15 дней при перевозке грузов из Азии в Европу, что снижает расходы и повышает эффективность транспортировки, добавляет профессор Института экономики Народного университета Китая, директор Центра исследования России Народного университета Китая – Санкт-Петербургского государственного университета Гуань Сюэлин. Например, протяженность маршрута Йокогама - Роттердам через СМП составляет 7 300 морских миль против 11 200 морских миль через Суэцкий канал. Благодаря СМП можно сэкономить до 13 дней пути.

Севморпуть также является более безопасным маршрутом. Риски остановки движения через Суэцкий канал из-за обострения ситуации на Ближнем Востоке возникают постоянно. Да и пираты не добавляют плюсов этому маршруту.

Наконец на Севморпути нет ограничений для судов по тоннажу, как на «южном пути», из-за узких проливов и каналов, например Малаккского пролива или пролива Баши.

Несмотря на ограниченный навигационный сезон, преимущества Северного морского пути очевидны, а уж потенциал для его развития просто огромен.

Благодаря развитию на Ямале портовой инфраструктуры и нефтегазовых проектов Северный морской путь получил серьезный импульс для роста грузоперевозок. За последние восемь лет власти ЯНАО привлекли серьезные инвестиции на развитие промышленных проектов, ориентированных на вывоз продукции именно по северному маршруту.

Завод «Ямал СПГ» еще на этапе строительства помогал расти грузообороту по Севморпути, по которому возили строительные материалы и оборудование. В 2016 году грузоперевозки по Севморпути в целом выросли до 7,5 млн тонн и впервые превысили объемы перевозок советского периода. В прошлом году этот рекорд был побит. В 2017 году по СМП было перевезено 10,7 млн тонн грузов.

Построенный на Ямале порт Сабетта является самым молодым морским портом России, при этом в 2017 году он уже стал абсолютным лидером по росту грузооборота.

За год перевалка грузов через этот порт выросла почти в три раза – с 2,845 млн тонн в 2016-м до 7,987 млн тонн в 2017-м. Это стало возможным благодаря старту экспортных поставок сжиженного природного газа с ямальского завода «Ямал СПГ» «НоваТЭКа». Первая очередь завода была запущена в декабре 2017 года, когда из порта Сабетта отправили сразу пять партий СПГ танкерами-газовозами. Этим летом начались регулярные поставки ямальского СПГ в Китай, а это один из самых быстрорастущих потребителей голубого топлива.

Дальнейший рост грузооборота будет обусловлен вводом новых мощностей по производству СПГ, в частности, завода «Арктик-СПГ», первая линия которого будет запущена в 2022–2023 годах, и разработкой новых нефтегазовых месторождений. Президент Владимир Путин ранее поставил задачу загрузить СМП на 80 млн тонн грузов к 2024 году. Таким образом, за пять-шесть лет оборот должен вырасти в восемь раз. Арктические регионы, в том числе Ямал, вносят большой вклад в реализацию поручения главы государства.

Экспорт СПГ морским маршрутом делает российскую топливную отрасль более гибкой. Ведь танкеры с СПГ могут идти куда угодно – там, где есть заказчик. При этом нет никакой зависимости от стран-транзитеров, которые, как правило, пытаются шантажировать Россию и выбивать себе скидки, как это любит делать, например, Украина.

Синергетический эффект будет достигнут благодаря запуску железнодорожной магистрали в ЯНАО – Северного широтного хода протяженностью 707 км (расстояние как от Москвы до Санкт-Петербурга). Главная цель проекта: связать полуостров Ямал (самую перспективную часть Арктики) с большой землей и соединить Северную и Свердловскую железные дороги. К первоначальному маршруту подключили строительство участка к Сабетте из Бованенково и Обской.

Северный широтный ход (СШХ) совсем не конкурент Северному морскому пути, а его друг. Железнодорожная магистраль откроет выход к Северному морскому пути и

арктическим шельфам.

«СШХ – это наземная часть Северного морского пути, кратчайшего морского маршрута между Европой и Юго-Восточной Азией. И это не только доставка углеводородов – это транспортный маршрут для многих товарных групп, которые сегодня доставляют через Индийский океан и беспокойный Ближний Восток», – говорит генеральный директор GR/RM-consulting Марат Баширов. По его словам, ввод северной морской артерии в эксплуатацию позволит не только сэкономить на расходах доставки грузов, но и в целом перекроить торговую карту мира.

Надежность 90 % арктического маршрута зависит от технического управления Россией. Что это означает? «Функционирование перевозок по арктическим морям сильно зависит от природных условий, низкого температурного режима, дальности от основной логистической инфраструктуры России. Порты, морские суда, средства связи, оборону и т. д. необходимо снабжать громадной номенклатурой товаров, и легче это делать через железнодорожные пути. СШХ соединит анклавы Арктики с железными дорогами России. Это будет настоящий прорыв в геоэкономическом положении нашей страны», – считает Баширов.

В итоге станет бессмысленно бороться за контроль над старым маршрутом, воевать за доминирование на Ближнем Востоке и тратить деньги на военные базы в Юго-Восточной Азии, заключает он.

(www.vz.ru)