

Долго ли, коротко ли: зачем миру Севморпуть?

How long or short: why the world needs the Northern Sea Route?

Алена Журавлева
Обозреватель журнала
«Энергетическая политика»

Alena ZHURAVLEVA
Columnist for the magazine
«Energy Policy»

МЛСП «Приразломная»

Источник: «Газпром нефть»



Аннотация. Статья посвящена одной из крупнейших российских транспортных артерий – Северному морскому пути. Автор дает исторический обзор открытия и развития Северного морского пути, анализирует текущее состояние этого маршрута и дает оценку его будущему развитию.

Ключевые слова: Арктика, Севморпуть, ледокол, ледовое покрытие, транспортный маршрут, сроки.

Abstract. The article is devoted to one of the largest Russian transport arteries – the Northern Sea Route. The author gives a historical overview of the discovery and development of the Northern Sea Route, analyzes the current state of this route and assesses its future development.

Keywords: Arctic, Northern Sea Route, icebreaker, ice cover, transport route, terms.



Длина Севморпути от пролива Карские Ворота до бухты Провидения составляет 5,6 тысяч км, а от Санкт-Петербурга до Владивостока – около 14 тысяч км

Северный морской путь – транспортная магистраль, соединяющая Европу и Азию вдоль российского арктического побережья, проходящая по морям Северного Ледовитого океана (Карскому, Лаптевых, Восточно-Сибирскому и Чукотскому). Маршрут соединяет европейский и дальневосточные порты России и судоходные реки Сибири, длина пути от пролива Карские Ворота до бухты Провидения составляет 5,6 тысяч км, а от Санкт-Петербурга до Владивостока расстояние составляет около 14 тысяч км.

История освоения

Севморпуть имеет долгую историю. Еще с тринадцатого века побережье Севера активно исследовали поморы, совершавшие относительно небольшие по протяженности проходы. Арктическим маршрутом интересовались английские и голландские мореплаватели, искавшие короткую дорогу в богатый Китай. Однако в начале семнадцатого века царь Михаил Федоро-

вич запретил добираться по морю из Архангельска в Мангазею – первый русский город за Полярным кругом, построенный еще по приказу Бориса Годунова.

Значительный вклад в освоение территорий внесли экспедиции Дежнева, затем Беринга, в ходе которых были исследованы значительная часть северных берегов России, составлена их карта, окончательно доказано наличие пролива между Азией и Америкой, а также открыт путь в Японию.

Впервые весь маршрут Севморпути был пройден в 1878–1879 гг. экспедицией шведского исследователя Адольфа Эрика Норденшольда, которая на шхуне «Вега» переплыла из Атлантического в Тихий океан, обойдя северную оконечность Евразии – мыс Челюскин. Экспедиция, доказавшая реальную возможность использования Северного морского пути как транзитного маршрута, перезимовала у берегов Чукотки.

Как известно, более двадцати работ по исследованию Арктики написал ученый Дмитрий Менделеев, который отмечал, что преодоление арктических льдов требует «помощи соответственных для того приспособлений и, главное, – ясного понимания сил, до сих пор препятствовавших кораблям проникнуть в неведомую околополюсную область». Ученый имел в виду ледоколы и разрушение льдов взрывами. В 1899 году первый арктический ледокол «Ермак» был построен в Ньюкасле (Англия) и прибыл в Россию.

Первой российской экспедицией, которая прошла Севморпуть насквозь с востока на запад стала гидрографическая экспедиция под руководством Бориса Вилькицкого в начале двадцатого века. Эта экспедиция перезимовала у Таймыра.

А вот без зимовки впервые магистраль прошел исследователь Отто Шмидт

в 1932 году на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков». Именно экспедиции Шмидта доказали, что Арктику можно активно осваивать. В частности, был создан Главсевморпуть, задачей которого стали организация освоения трассы Севморпути, ее технического оснащения и проведения исследований недр и региона в целом. Организация отвечала за моря и острова Северного Ледовитого океана и континентальные территории азиатской части страны севернее 62-й параллели (на которой расположен Якутск).

Советский Союз использовал дрейфующие полярные станции для освоения Арктики, благодаря которым советские ученые



Ледокол «Ленин»
Источник: xcraft.ru

единственные в мире имели возможность изучать регион круглый год. К началу Великой Отечественной войны у СССР было 18 полярных станций, самыми заметными из которых стали «Амдерма», «Белый нос» и «Югорский шар». Это были комплексные научные базы, не имевшие военного значения, собиравшие геофизические данные для транспортных операций по Севморпути и проводившие исследовательские работы. Кроме того, к началу войны имелась достаточно развитая полярная авиация и строились мощные ледоколы.

В 1934 году ледорез «Литке» прошел за один сезон Севморпутем из Владивостока в Мурманск, а уже в следующем году этим маршрутом за лето прошли сразу че-

тыре грузовых теплохода. Затем на Дальний Восток прошли военные корабли Балтийского флота.

В это же время началось и активное геологическое изучение Крайнего Севера, которое привело к открытию запасов угля, олова, золота. Одновременно активно велись и поиски нефти и газа.

В годы войны роль Севморпути значительно выросла: его использовали как дорогу для прохождения боевых кораблей Тихоокеанского флота в Баренцево море для сопровождения ленд-лиза (правда, на Севморпуть пришлось менее 3 % от общих поставок ленд-лиза), а также для хозяйственных перевозок каменного угля, никеля, меди, леса, в том числе для военных нужд, через Диксон, Дудинку, Нарьян-Мар, Тикси, Игарку.

По разным данным, всего за годы войны через Севморпуть было перевезено от 4 млн до 17 млн тонн различных грузов, при этом здесь тоже происходили сражения. Перевозки осуществлялись в том числе в заминированных водах, судходству препятствовали немецкие подводные лодки. В 1943 году в Карском море их было больше, чем в Черном или Балтике. Самые ожесточенные бои в районе Севморпути происходили в 1942–1943 годах, а в 1944 году объем перевозок по этому маршруту значительно возрос и можно было говорить о полноценных объемах навигации. В 1945 году навигация осуществлялась уже в мирных условиях, когда с востока на запад прошли суда «Кубань», «Владивосток», «Аскольд» и «Псков» с импортными грузами из США.

Пик развития Арктики пришелся на советское время. В послевоенный период здесь начали использовать атомный флот. В 60-х годах геологи стали находить крупные нефтегазовые месторождения в Советской Арктике, огромное влияние оказало и развитие Норильского комбината, которое требовало круглогодичной навигации из Мурманска в Дудинку (ее возможность была доказана в конце 70-х годов). С 1948 года речные суда из европейской части РСФСР начали систематически проходить по Севморпути к рекам Сибири, затем рыболовецкие – на Дальний Восток. В СССР появился атомный ледокольный флот: в 1959 году был построен первый атомный ледокол «Ленин», с 1974 года – семейство ледоколов «Арктика». Следует понимать, что запаса топлива дизельным



Море Лаптевых
Источник: Flickr.com

ледоколам хватало на месяц, что затрудняло северную навигацию. Появление атомных ледоколов позволяло сопровождать караваны судов на протяжении всего периода навигации.

В 1977 году ледокол «Арктика» стал первым надводным судном, достигшим Северного полюса. Таким образом, Севморпуть постепенно из экстремального маршрута превращался в достаточно повседневную магистраль, обеспечивающую жизнедеятельность Крайнего Севера и Дальнего Востока, снабжая их топливом, продовольствием и товарами первой необходимости, позволяя вывозить полезные ископаемые региона. Рекордными по объемам перевозки по Севморпути стали 80-е годы: в 1987 году грузооборот здесь достиг 6,6 млн т. Однако разработанный в конце существования СССР проект комплексного развития Советской Арктики так и не был реализован, а с распадом СССР объем гру-

зобоорота по Севморпути упал до 2 млн т, во многом благодаря «Норникелю». Система завоза товаров на север была разрушена, а инфраструктура Севморпути оказалась в тяжелом положении из-за отсутствия финансирования: это касалось как ледоколов и флота в целом, так и портов и полярных станций. Порты, по сути, оставались без работы, как и многие северные поселения.

Для международного судоходства Севморпуть открыли лишь в 1991 году: в конце 80-х Михаил Горбачев выступил с такой инициативой, в результате в сентябре 1990 года были утверждены правила плавания по маршруту, открывающие доступ иностранцам к магистрали и устанавливающие разрешительный порядок судоходства по нему под контролем местных навигационных служб. Вступили в силу они в июле 1991 года и действовали до 2013 года. Иностранные суда для прохода должны были соответствовать требованиям администрации СПМ, для них был открыт порт Игарка, а по другим нескольким десяткам портов решения принимались ежегодно. Однако коммерческий транзит иностранных судов не осуществлялся – по нему прошло лишь одно такое судно «Астролябия» под флагом Франции.

В 1998 году с Ямала в Европу в качестве эксперимента прошли российский и финский танкеры с газовым конденсатом, которые сопровождали ледоколы. Таким образом, возможность круглогодичного транзита в этой части маршрута вновь была доказана. Тогда же начались и немногочисленные туристические круизы на российских ледоколах. ООН в те годы считала, что по маршруту можно перевозить более 7 млн т транзитных грузов. Однако, по расчетам

**Датская Nordic Bulk Carriers
провела по Севморпути сухогруз
из Норвегии в Китай, сократив
время прохода по сравнению
с Суэцом на 45%, до 17 дней.
Экономия на топливе составила
180 тыс. долл.**

того времени, эта трасса могла стать прибыльной при доведении объема до 24 млн т. Между тем, к 2000 году грузооборот по Севморпути составлял всего 1,6 млн т.

В рамках международной исследовательской программы развития Севморпути (INSROP) в 1993–1998 годах, которую реализовывали и финансировали Норвегия, Япония и Россия, летом 1995 года состоялся пробный коммерческий рейс российского судна «Кандалакша» из японской Исогамы в норвежский Киркенес. Его результатом стало подтверждение факта, что в летнюю навигацию зарубежный грузоотправитель может выиграть 15 суток при использовании Севморпути вместо Суэцкого канала, а экономия в каждом рейсе составит до 500 тысяч долларов. При этом за каждое проведенное иностранное судно российская сторона получит от 100 тысяч долларов.

Второе дыхание Севера

В начале двухтысячных годов с участием 21 страны Евросоюза был реализован проект по перевозке углеводородов из Арктики, а японские организации провели вторую фазу исследований Севморпути как продолжение INSROP по изучению восточной части региона (JANROP Phase II).

Россия рассматривает Севморпуть, трасса которого проходит через морские зоны с разными правовыми режимами, как целостный транспортный маршрут с единым правовым режимом прохода

В 2008 году Россия приняла «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», где назвала национальным интересом использование Севморпути как единой транспортной коммуникации Российской Федерации, а стратегическим приоритетом госполитики – привлечение его для международного судоходства.

В результате через 18 лет после «открытия» Севморпути, летом 2009 года состоялось плавание первых двух коммерческих судов по маршруту: суда немецкой компании Beluga Group прошли из Южной

Судно Beluga Group, осваивающее Севморпуть

Источник: forums.airbase.ru



Кореи в сибирский Новый Порт и потом в Амстердам. Часть пути они прошли благодаря российским ледоколам. В следующем году компания вновь совершила проходку двух судов. В целом в 2010 году маршрутом прошли три иностранных судна с ледокольным сопровождением, а международный транзит, по разным оценкам, вырос до 115 тысяч тонн.

Через два года, в 2011 году, по маршруту прошли уже более трех десятков судов, которые перевезли более 820 тысяч тонн грузов. Всего грузоперевозки составили более 3 млн тонн. Этим маршрутом заинтересовались норвежская Partner Shipping и датские Torm и Nordic Bulk Carriers. Последняя компания провела по магистрали свой сухогруз из Норвегии в Китай, сократив время прохода до 17 дней, что на 45 % меньше по сравнению с путем через Суэцкий канал. Экономия на топливе составила 180 тысяч долларов. В 2012 году трассу прошли уже 46 судов из восьми стран, причем 25 из них – с запада на восток, в том числе с СПГ из Норвегии в Японию (это первая провозка СПГ по Севморпути) с углем из Канады в Гамбург. В итоге транзит достиг около 1,3 млн т, а грузоперевозки в целом – 3,8 млн т.

Россия приняла закон о Севморпути, в котором появились понятия «ледокольная и ледовая проводка судов», определены границы акватории. Согласно последовавшим правилам, организацией плавания судов в ней должна заниматься администрация, выдающая разрешения на основании электронного заявления судовладельца или капитана судна. При этом, проходить по маршруту суда могли обязательно при лощманской (ледокольной) проводке. В отдельных случаях возможен проход без такой проводки. Судна должны выполнять требования по защите от загрязнений, и быть застрахованы. Администрация также ведет мониторинг и предоставляет данные о гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановке на Севморпути и содействует в проведении поисковых и спасательных работ.

В итоге в 2013 году власти удовлетворили 635 заявлений на проход маршрутом из 656 поступивших, при этом получили разрешения 127 иностранных судов. В 2014 году было выдано 631 разрешение, в том числе 111 судам под иностранным флагом, в 2015 году – 715 разрешений на плавание (126 иностранным судам).

В 2016 году объем грузоперевозок по Севморпути впервые превысил советские рекорды и составил 7,26 млн т. При этом, показатель постоянно растет, начиная с 1996 года, но наибольшими темпами – последнее десятилетие. Если в 2017 году он составил 9,9 млн т, то уже в 2020 году – около 33 млн т.

Право на лед и море

Российское законодательство понимает под акваторией Северного морского пути водное пространство, прилегающее к северному побережью РФ, охватывающее внутренние морские воды, территориаль-



Отряд кораблей СФ в Карском море

Источник: sdelanounas.ru

ное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону РФ. С востока оно ограничено линией разграничения морских пространств с США и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада – меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар. Таким образом, его протяженность составляет 6,5 тыс. км.

Правила плавания в акватории Севморпути утверждает российское правительство. Между тем, не юридический, а скорее научный подход подразумевает под акваторией Севморпути все навигационные

маршруты в Северном Ледовитом океане от границы РФ и Норвегии в Баренцевом море с Беринговым проливом.

Между Россией и США имеются разногласия по порядку навигации и установления судоходства по маршруту и правовом статусе некоторых проливов. По Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, суда всех государств имеют право на свободную навигацию в пределах исключительной экономической зоны прибрежного государства (200 морских миль от береговой линии за вычетом 12 морских миль территориального моря и 12 миль прилежащей зоны). Однако 234-я статья этой конвенции разрешает прибрежному государству вводить недискриминационные правила регулирования судоходства в исключительной экономической зоне для защиты окружающей среды в условиях экстремального климата и сложной ледовой обстановки.

стоит отметить, что сами США так и не стали участниками конвенции по морскому праву 1982 г.

В свою очередь, Россия рассматривает Севморпуть, трасса которого проходит через морские зоны с разными правовыми режимами, как целостный транспортный маршрут с единым правовым режимом прохода. РФ ссылается на обязанность как прибрежного государства обеспечивать экологическую безопасность морских зон, для чего конвенция и позволяет вводить правила регулирования судоходства (чем, кстати, воспользовалась и Канада). Сейчас судовладелец должен подать заявку в администрацию Севморпути минимум за 15 суток до входа в акваторию, за 72 часа сообщать о подходе к ее границам и ежедневно информировать о движении судна, его состоянии и времени пересечения границ акватории.



Певек, берег Восточно-Сибирского моря
Северного Ледовитого океана

Источник:
AndreiStepanov / Depositphotos.com

США выступают против разрешительного порядка судоходства по Севморпути и считают, что эта статья касается лишь борьбы с загрязнением морской среды судами, но не позволяет вводить уведомительный или разрешительный режим прохода по трассе. Кроме того, США против запрета на использование иностранных ледоколов и обязательного использования ледокольной и лоцманской проводки, а также применения режима к судам, находящимся на государственной службе (то есть военным). Критикуется и необходимость платы за прохождение маршрута и сопровождения. Кроме того, США считают часть российских арктических проливов (Вилькицкого, Шокальского, Санникова и Лаптева) не внутренними, как Россия, а международными. Впрочем,

РФ также утверждает, что плата необходима для поддержания инфраструктуры трассы в должном состоянии. Севморпуть в России считают исторически сформированной национальной транспортной артерией, указывая на право первооткрытия и освоения СССР множества арктических территорий.

Кроме того, есть еще одна потенциальная проблема, связанная с глобальным потеплением климата. Уменьшение покрова льда ставит под вопрос формулировки конвенции ООН, требующие наличия льда, покрывающих районы в течение большей части года, для контроля прибрежных стран над судоходством. Россия исходит из того, что при разработке конвенции эксперты не могли учитывать столь стремительные изменения мирового климата, а понятие

покрытых льдом территорий рассматривалось как синоним Северного Ледовитого океана.

Маршрут на вырост

В 2018 году инфраструктурным оператором Северного морского пути стал «Росатом». В этом же году президент РФ Владимир Путин заявил о необходимости увеличить грузопоток по Севморпути к 2024 году до 80 млн тонн с текущих 20 млн тонн. Ранее предполагалось достичь такого уровня к 2035 году. За 2020 год грузооборот составил почти 33 млн т – в основном это нефть, СПГ и металлы «Норникеля». Это означает рост на 5 % в годовом сравнении.

В 2018 году проект развития Севморпути вошел в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, предполагаемое финансирование составит 580 млрд руб.

Обеспечить грузопоток должны нефть, сжиженный природный газ, нефтепродукты, металлы и руда, а также контейнерные перевозки. По итогам прошлого года 22 миллиона пришлось на грузы проекта «Ямал СПГ» и строящегося проекта «Арктика СПГ-2», говорил глава «НОВАТЭКа» Леонид Михельсон. СПГ обеспечивает около 65 % загрузки Севморпути.

В прошлом году Александр Козлов, являвшийся тогда министром по развитию Дальнего Востока и Арктики, отмечал, что основными источниками загрузки станут проекты «НОВАТЭКа» и «Роснефти».

Газовый маршрут

Согласно стратегии развития Арктики, разработанного Минвостокразвития, о которой сообщали «Ведомости», СПГ может обеспечить до 80 % загрузки Севморпути к 2035 году. По этому документу, в 2030 г. перевозки СПГ могут вырасти до 120 млн тонн с 80 млн тонн в 2024 г., к 2035 г. – до 160 млн тонн. Сам «НОВАТЭК» говорил о 70 млн тонн к 2030 году.

«НОВАТЭК» обеспечит поставки 35,5 млн тонн к 2024 году, говорил А. Козлов. Основная доля придется на проект «Ямал СПГ» (20 млн тонн), 14,7 млн тонн – на «Арктик СПГ-2», 0,8 млн тонн – Обский СПГ. Еще два года назад компания говорила, что сможет поставить почти 47 млн тонн, если будет вовремя готова федеральная инфраструктура.

За 2020 г. грузооборот по Севморпути составил 33 млн т. В основном перевозились нефть, СПГ и металлы «Норникеля». Президент РФ поставил задачу увеличить грузопоток до 80 млн тонн к 2024 г.

Сейчас в Арктике работает один проект по сжижению газа – «Ямал СПГ» на базе Южно-Тамбейского месторождения полуострова Ямал. Акционеры проекта – «НОВАТЭК» (50,1 %), французская Total (20 %), китайская CNPC (20 %) и Фонд шелкового пути (9,9 %). Пока работают три основные линии завода, производящие около 19 млн тонн СПГ в год. Компания завершает пусконаладочные работы на четвертой линии и обещает запустить ее в ближайшее время. Ее проектная мощность может составить 0,9–0,95 млн тонн с возможностью увеличения до 1,6 млн тонн. Запуск этой линии, которая, в отличие от предыдущих, построена по российской технологии и на российском оборудовании, переносится на 2024 г.

Чукотка

Источник: AndreiStepanov / Depositphotos.com



Второй составляющей загрузки Севморпути считается проект «Роснефти» по освоению провинции на Таймыре под названием «Восток Ойл», который может обеспечить до 30 млн т грузов в ближайшие годы

силась уже не раз. Изначально она должна была заработать в конце 2019 года.

Около 70 % газа этого проекта пока идет в Европу. Однако компания постепенно снижает поставки в эту часть мира, перенаправляя потоки в Азию. В прошлом году в Европу было направлено 17,7 млрд кубометров, в Азию – 6,8 млрд, при этом количество партий СПГ, поставленных в Азию, выросло вдвое, до 34-х.

В июле «НОВАТЭК» поставил первую партию СПГ с проекта «Ямал СПГ» в Японию по восточному маршруту Северного морского пути на газовозе ледового класса Arc 7.

«НОВАТЭК» также реализует второй СПГ-проект на Ямале, «Арктик СПГ-2». В нем у компании 60 %, у китайских CNOOC и CNPC, французской Total и консорциума японских Mitsui и Jorgmes по 10 %. Предполагается строительство трех СПГ-линий на базе Утреннего месторождения на полуострове Гыдан, мощность каждой должна составить 6,6 млн т. Первую линию планируется запустить в 2023 году, вторую – в 2024 году, третью – в 2026 году. Компания в 2020 году подписала первые долгосрочные и среднесрочные контракты на поставку СПГ с «Арктик СПГ-2» с азиатскими и европейскими покупателями, позже сообщила о контрактах с Китаем и обсуждением поставок с Индией.

Также «НОВАТЭК» планирует еще один среднетоннажный СПГ-завод – Обский. Его планировалось построить двумя очередями по 2,5 млн т каждая в 2023 и 2024 годах, однако пока принятие инвестиционного решения отложено. Впрочем, мощность завода может быть увеличена на четверть, говорила компания в феврале. Ресурсной базой для него станут Верхнетийутейское и Западно-Сеяхинское месторождения.

Этот завод должен быть построен уже по российской технологии, которая будет применяться и на четвертой линии «Ямал СПГ».

Кроме того, через два года компания может принять инвестрешение по своему четвертому СПГ-проекту «Арктик СПГ-1», мощность которого должна составить 20 млн тонн СПГ в год.

Для «Ямал СПГ» у компании имеется 15 судов ледового класса Arc7. Для «Арктик СПГ-2» планируется 21 танкер – заключены контракты на строительство 15-ти судов на судостроительном комплексе «Звезда» и еще 6 на южнокорейской верфи DSME. При этом около 80 % газа с этого проекта компания намерена отправлять именно в Азию, заявлял «НОВАТЭК». Предполагается, что все танкеры будут ходить под флагом РФ с российскими экипажами.

Нефтяная артерия

Второй составляющей загрузки Севморпути считается проект «Роснефти» по освоению провинции на Таймыре под названием «Восток Ойл», который может обеспечить до 30 млн т грузов в ближайшие годы. Проект включает Ванкорский кластер (15 месторождений, крупнейшие из которых – Сузунское, Тагульское, Ло-

«Арктик СПГ-2», Белокаменка

Источник: static.news.ru





«Ямал СПГ-2»
Источник: «НОВАТЭК»

дочное и Ванкорское месторождения), Западно-Иркинский участок, Пайяхскую группу месторождений и месторождения Восточно-Таймырского кластера и предполагает по сути с нуля строительство масштабной инфраструктуры в Арктике. «Роснефть» озвучивала подтвержденную ресурсную базу жидких углеводородов – около 6 млрд тонн.

Проект пока не реализован – компания только год назад начала бурение на одном из ключевых месторождений, Западно-Иркинском участке. «Роснефть» планирует построить в 2024 году для проекта специальный порт – в бухте «Север» на Таймыре, его первоначальная мощность составит 25 млн тонн, а затем вырастет до 50 млн тонн и, как планирует компания, до 115 млн тонн уже через 10 лет.

Как сообщала в этом году главный специалист аналитического центра ТЭК РЭА Минэнерго Мария Пирожкова, компания намерена запустить на его базе два СПГ-проекта – «Таймыр СПГ» и «Кара-СПГ» в 2030–2035 годах. Мощность «Таймыр СПГ» должна составить от 35 до 50 млн тонн и он расположится в бухте «Север» Красноярского края.

Мощность планируемого проекта «Кара-СПГ» должна достигнуть 30 млн т. Его запуск запланирован на 2030–2035-е годы. В 2027–2028 годах компания также может запустить «Дальневосточный СПГ»

мощностью 6,2 млн тонн с потенциальной возможностью расширения на 10 млн тонн.

Глава «Роснефти» Игорь Сечин заявлял, что первая очередь проекта «Восток Ойл» обеспечит транспортировку до 50 миллионов тонн нефти в год, вторая – до 100 миллионов тонн. В рамках грандиозных планов компания планирует построить 50 различных судов. Она уже заказала 10 танкеров ледового класса дедевтом 120 тыс. т, способных работать на Севморпути.

Кроме того, «Газпром нефть» разрабатывает на Ямале Новопортовское месторождение с добычей почти 6,7 млн тонн нефти в год. К 2024 году на этом месторождении ожидается максимальный объем добычи в 8 млн тонн.

Дорога угля и металлов

Также власти рассчитывают на металлургов, в частности, проекты «Норникеля» по освоению таких месторождений, как Октябрьское, Талнахское, Норильск 1, которые дадут 1,7 млн т руды в год. Сырдасайское месторождение коксующихся углей на Таймыре корпорации АЕОН должно обеспечить 3,8 млн т угля в 2024 году. «Северный завод» и транзиты грузов могут обеспечить сравнительно небольшие объемы в 2,3 млн т.

Между тем, власти практически официально допускают, что цели по загрузке 80 млн т к 2024 году достигнуты не будут, считая 60 млн т более реалистичным объемом. С заявлениями о сложностях с загрузкой еще летом выступил курирующий Дальний Восток вице-премьер Юрий Трутнев. По его словам, корректировка связана с переносом «НОВАТЭКа» планов по Обскому СПГ на два года от изначально

Также власти рассчитывают на металлургов, в частности, проекты «Норникеля» по освоению таких месторождений, как Октябрьское, Талнахское, Норильск 1, которые дадут 1,7 млн т руды в год





«НОВАТЭК» попросил Минтранс разрешить каботаж газовозов с о. Ямал

Источник: energybase.ru

планируемого срока, то есть с 2022 года на 2024 год, а также планов по Сырадасайскому месторождению. «Востокуголь» планировал к 2024 году провозить по Севморпути до 20 млн т угля в рамках проекта на Таймыре. Но после самоубийства собственника компании Дмитрия Босова планы по добыче и перевозке угля были скорректированы. Теперь, в 2023 году на проекте может быть добыто лишь 1 млн т, писало РБК.

Неизбежные корректировки

По данным РБК, будут скорректированы объемы поставок грузов по Севморпути со стороны компании «Восток ойл». К 2024 году она будет поставлять по Севморпути лишь 9,25 млн т нефти, а в 2025 году увеличит поставки до 25 млн т. «Роснефть», впрочем, утверждает, что ее планы по проекту не менялись.

В презентации начальника штаба морских операций «Атомфлота» Владимира Арутюняна говорилось, что РФ по итогам 2022 года прогнозирует грузопоток по маршруту Севморпути в 37 млн тонн, а в 2030 году, по разным прогнозам, он составит от 110 до 130 млн т.

Также возможны варианты загрузки Севморпути российской пшеницей и замороженной рыбой. Сейчас рыба уже поставляется по этому маршруту, в том числе в контейнерах, но в небольших объемах.

Лидеры во льдах

Развитие всех этих проектов вдоль Севморпути невозможно без сопутствующей инфраструктуры и масштабного атомного флота.

По данным PWC, судоходство по Севморпути осуществляют в основном СПГ-танкеры Yamalmax ледового класса Arc7, а транзитные перевозки выполняют преимущественно суда ледового класса Arc4, которым ледовая проводка может понадобиться даже в летне-осеннюю навигацию. Во время тяжелых льдов ледоколы обязательны.

Глобальное потепление и развитие технологий влияют на сроки навигации: как правило, судоходство в восточном секторе Арктики начинается в июле и длится до ноября. Однако по итогам прошлого года они фактически составили 9 меся-

«Атомфлот» по итогам 2022 года прогнозирует грузопоток по маршруту Севморпути в 37 млн тонн. В 2030 году прогнозы уже значительно расходятся. Вилка достигает от 110 до 130 млн т

**Судоходство по Севморпути
осуществляют в основном
СПГ-танкеры Yamalmax ледового
класса Arc7, а транзитные
перевозки - суда класса Arc4.
Им ледовая проводка может
понадобиться даже летом**

цев. Так, в мае 2020 года первый в мире арктический ледокольный газовоз СПГ «Кристоф де Маржери» с партией СПГ для Китая впервые в истории прошел по востоку Севморпути под проводкой двух атомных ледоколов в мае – на два месяца раньше срока. Продолжительность перехода из порта Сабетта до мыса Дежнева составила 12 суток.

В этом году танкер впервые прошел в восточном направлении трассы в январе, причем проходку он осуществил за 11 суток самостоятельно, без сопровождения ледоколов. Как ожидается, круглогодичная навигация по Севморпути станет возможна уже через три года, в 2024 году.

Россия – единственная страна в мире с гражданским атомным флотом: у нее сейчас два атомных ледокола «Ямал» и «50 лет Победы», два атомохода «Таймыр» и «Вайгач», атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть» и суда технологического обслуживания. Кроме того, в прошлом году в состав флота вошел атомный ледокол «Арктика» – первый из серии 22220.

Помимо «Арктики», в серию войдут еще четыре ледокола: «Сибирь» планируется сдать осенью 2021 года, «Урал» – в 2022 году, «Якутию» – в 2024 году, «Чукотку» – в 2026 году. «Росатом» может через три-четыре года законтрактовать строительство еще двух универсальных атомных ледоколов проекта 22220. Таким образом, с учетом «Арктики» количество ледоколов этого проекта может достичь семи. Судна проекта 22220 являются универсальными, так как их можно использовать как в глубокой воде, так и в устьях полярных рек.

Между тем, задача обеспечить круглогодичную навигацию на всём протяжении Северного морского пути возложена на проект 10510 «Лидер». В прошлом году было начато строительство головного судна проекта – «Россия». В строй оно должно быть введено в 2027 году.

Ледокольный газовоз СПГ «Кристоф де Маржери»

Источник: arctic-lia.com



Предполагается строительство еще двух таких ледоколов мощностью 120 МВт до 2032 года. «Лидеры» могут преодолевать льды толщиной до 4 метров и образовывать широкий канал шириной до 50 метров для прохода судов. Таким образом, как отмечает PWC, один ледокол сможет проводить контейнерные суда вместимостью порядка до 14 тысяч TEU, в то время как действующие ледоколы способны обеспечить ледокольную проводку контейнеровозов вместимостью до 4 тысяч TEU.

Плюсы и минусы транзита

Пока речь идет преимущественно о загрузке Севморпути за счет внутренних проектов, несмотря на то, что одной из главных целей российских властей было превратить маршрут в глобальную и конкурентную транзитную артерию. В 2020 году по Севморпути прошло 40 транзитных рейсов, в том числе 34 – судов под иностранным флагом, перевезено 1,2 млн т транзитных грузов. В основном транзит осуществлялся с востока на запад, и средняя продолжительность таких рейсов незначительно превышала 8 суток. Если грузопоток по Севморпути составил около 33 млн т грузов, то через Суэцкий

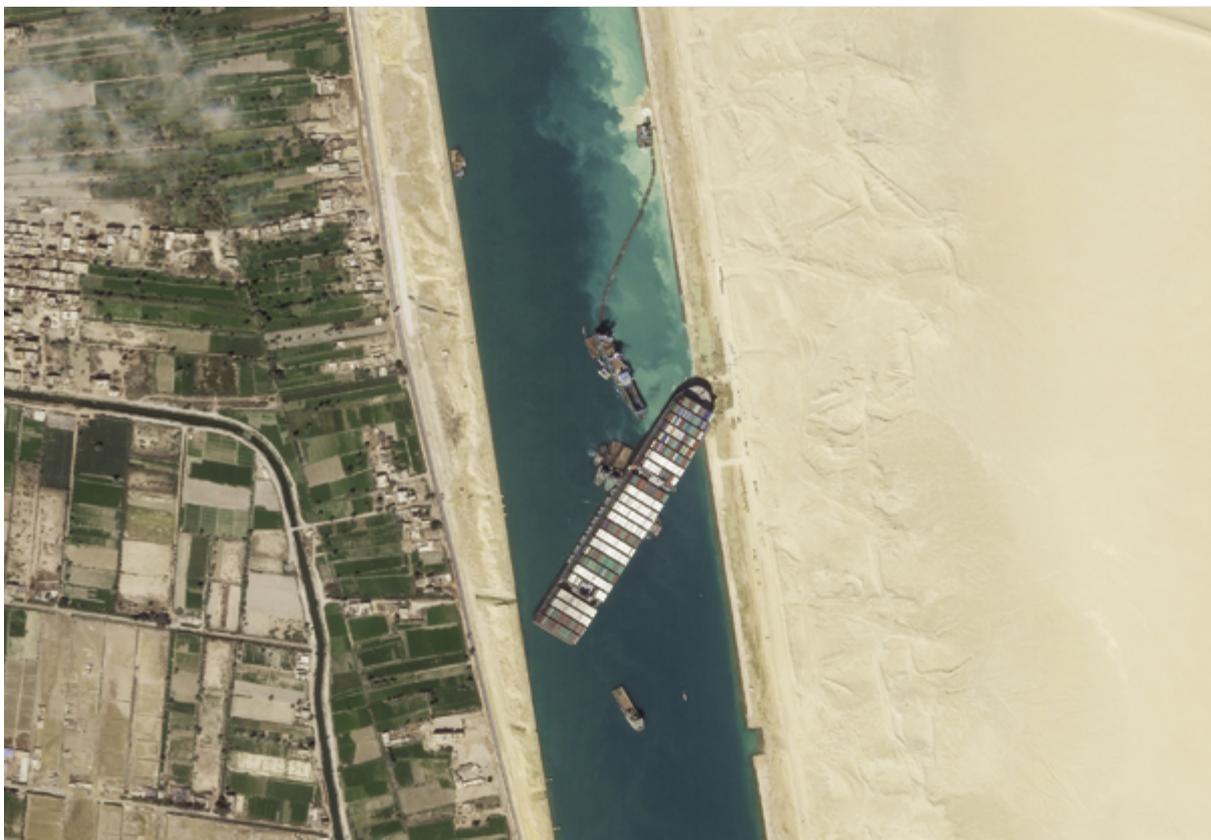
В 2020 г. по Севморпути прошло 40 транзитных рейсов, в том числе 34 – судов под иностранным флагом, перевезено 1,2 млн т грузов. Транзит шел с востока на запад, срок рейсов – 8 суток

канал прошло более 1,2 млрд тонн грузов и более 18,8 тыс. судов. Ситуация, впрочем, может немного измениться после инцидента с затором в Суэцком канале, когда посередине канала застрял крупнейший в мире контейнеровоз Ever Given. В течение недели его не могли сдвинуть с места. В результате по обе стороны канала образовалась пробка из более чем 450 судов. Многие из них были вынуждены идти в обход через мыс Доброй Надежды.

Основное преимущество Севморпути заключается в том, что он короче по сравнению с южным маршрутом через Суэц-

Контейнеровоз Ever Given, севший на мель в Суэце

Источник: storage.googleapis.com





Операция по спасению контейнеровоза Ever Given, застрявшего в Суэце

Источник:
oreanda.ru

кий канал. Из Шанхая в Роттердам через северную трассу чуть более 8 тысяч морских миль по сравнению с 10,5 тысячами миль через Суэцкий канал, из Иокогамы в Роттердам – 7,2 тысяч морских миль по сравнению с 11,2 тысячами через Суэц. В среднем речь идет об экономии примерно 10 дней пути.

Кроме того, здесь нет очередей из судов, нет проблем с пиратами. При использовании Суэцкого канала перевозчикам приходится тратиться на страховку и охрану от возможных нападений. Кроме того, говоря о плюсах Севморпути, обычно упоминают и об ограниченности Суэцкого канала размерами судов Suezmax.

Из Шанхая в Роттердам по Севморпути 8 тыс. миль по сравнению с 10,5 тыс. миль через Суэц, из Иокогамы в Роттердам – 7,2 тыс. миль или 11,2 тыс. через Суэц. В среднем экономия – 10 дней пути

Однако проблема в том, что сокращение пути не влечет за собой пропорционального уменьшения расходов грузоотправителей. На трассе Севморпути нет не только пиратов, но и необходимой инфраструктуры. Зато есть тяжелые климатические условия, абсолютно непредсказуемая погода, что требует, как минимум, дорогостоящей страховки.

Проход через Севморпуть во льдах ограничен во времени – круглогодичная навигация пока не началась, прохождение по трассе требует сопровождения ледоколов. Но даже в сезон легкой ледовой обстановки для маршрута нужны усиленные корабли, созданные для движения в ледяных водах. Это также требует платы, а сопровождение вынуждает корабли снижать скорость, а значит, и время прохождения маршрута. По оценкам экспертов, они могут стоить вдвое дороже океанских судов – более 200 миллионов долларов. Если нет тяжелых льдов, и ледокол может быть не нужен, все равно сохраняется вероятность айсбергов. Кроме того, за ледоколами могут следовать лишь суда определенных размеров: «Арктика», например, шириной 34 метра, а это значит, что за ней могут идти суда класса Panamax, которые могут перевозить чуть больше 5 тысяч контейнеров. Однако по южному маршру-

Отсутствие гарантированной ритмичности из-за ухудшения погоды, непредсказуемая ледовая обстановка, даже летом, волнение и сильные ветра – все это замедляет и повышает стоимость Севморпути

ту между Европой и Азией используются большие суда шириной около 60 метров, которые перевозят более 20-ти тысяч контейнеров.

С учетом того, что Суэцкий канал используется перевозчиками полтора века, здесь хорошо развита инфраструктура и налажены логистические цепочки, чего нельзя сказать о Севморпути, где транзит должен быть создан по сути с нуля. Этот маршрут в основном использовался для внутренних нужд, а проход иностранных кораблей все же являлся исключением, а не правилом.

Для развития нормального транзитного сообщения судоходство должно быть регулярным. Контейнерные перевозки, которые могли бы осуществляться на Севморпути, по всему миру работают по принципу «точно в срок» (Just-In-Time), то есть по жесткому, публикуемому заранее расписанию. С Северным морским путем достаточно сложно в начале года прогнозировать ледовую обстановку в мае или ноябре. Как правило, контейнерные компании предпочитают регулярные (а не эпизодические) маршруты с промежуточными пунктами, где они могут загружаться в нескольких портах (подобных крупным портам, интересных для мировых компаний, в Арктике пока нет). Таким образом, с учетом более дорогих ледовых судов и отсутствия уверенности в регулярных маршрутах трасса может быть неинтересна многим компаниям, которые предпочтут безопасность за счет долгосрочных контрактов.

Как отмечает PWC, на выбор маршрута влияют в первую очередь такие факторы, как его стоимость и надежность, вторыми по значимости являются сро-

ки доставки, степень гибкости поставок и наличие инфраструктуры, затем идут наличие опыта и статистики провоза по маршруту, и на последнем месте таможенное оформление. Таким образом, Севморпуть должен быть дешевле, для чего, по мнению аналитиков, здесь надо обеспечить навигацию контейнеровозов грузоподъемностью от 12 000 TEU. «Отсутствие гарантированной ритмичности из-за ухудшения погодных условий и непредсказуемой ледовой обстановки и, соответственно, задержка сроков поставки более 5 дней, уже критичны для грузоотправителей и грузоперевозчиков. Кроме того, даже в летнее время движение айсбергов, волнение, направление и сила ветров могут требовать ледовой проводки судов, что замедляет и удорожает проход по СМП», – говорится в отчете PWC.

Нужно понимать, что при транспортировке через Арктику перевозчик должен быть готов к штрафу за просрочку из-за непредсказуемости ледовой обстановки

Ледокол «50 лет Победы»



и погоды в Арктике. Помимо собственно инфраструктуры, Севморпути необходима система качественного и оперативного гидрометеорологического сопровождения: спутниковые изображения, ледовые карты, анализ положения льда, обзорные прогнозы оптимальных вариантов плавания во льдах и т. д., предоставляемые крайне оперативно. От правильной прокладки маршрута зависит не только скорость, но и расход топлива. Необходимо развивать и спасательную инфраструктуру.

Еще одна проблема Севморпути – экологическая. Ранее производитель французских контейнеровозов CMA CGM SA и немецкая партнер Harap-Lloyd AG заявили, что не будут отправлять суда по Севморпути, объяснив это экологическими причинами. Большинство российских судов используют флотский мазут в качестве топлива, и загрязнение окружающей среды использованным топливом является основной экологической угрозой наряду с возможностью радиоактивного загрязне-

Источник: «Росатом»



Контейнерные перевозки по всему миру работают по жесткому, публикуемому заранее расписанию. С Севморпутем достаточно сложно в начале года прогнозировать ледовую обстановку в ноябре

ния и негативного влияния на живую природу из-за прохода кораблей. Согласно подсчетам экспертов, во время прохождения Севморпути танкер может использовать около 800 тонн топлива, а дизельный ледокол – до 3 тысяч тонн в день. При сжигании дизельного топлива в атмосферу выбрасываются продукты сгорания, на льду оседает сажа, которая приводит к более быстрому таянию льдов и изменяет состав морской воды. Также остается и угроза разлива нефтепродуктов.

В ближайшие годы резкий рост транзита по Севморпути вряд ли возможен. Как считают некоторые эксперты, грузоотправители будут предпочитать отправлять по этому маршруту грузы, которые не требуют крайне жесткого расписания рейсов.

Пока же «Росатом» завершает подготовку технико-экономического обоснования создания российского контейнерного оператора для транзита грузов по Севморпути, просчитывающий разные сценарии экономики международных перевозок этим маршрутом. В «Росатоме» подчеркивают, что контейнерным перевозчикам нужно четкое и нерушимое расписание. Пока Россия этого не обеспечит, Севморпуть полноценно как транзитный коридор не заработает. Как сообщил «Росатом Карго», до 2024 года планируется строительство двух перевалочных портовых хабов для перегрузки контейнеров на суда ледового класса.

В этих условиях, очевидно, необходима будет хорошая тарифная скидка, чтобы привлечь грузоотправителей. Кроме того, можно говорить и о необходимости сквозной тарификации для прохода по Севморпути, чтобы упростить бюрократические процедуры для компаний.