

Ключ к кладовым Севера

Виталий Бушуев,
директор Института энергетической стратегии

Андрей Цуневский,
старший аналитик аналитического отдела по мировой энергетике
и конъюнктуре мирового рынка нефти и газа Института
энергетической стратегии

Спрос на энергоресурсы в странах Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) растет стремительными темпами. Переориентировать часть нефтегазового экспорта с европейского направления на более динамично развивающиеся восточные рынки может помочь Северный морской путь (СМП). СМП – это единственный экономически выгодный и надежный ключ к природным кладовым Севера, Сибири и Дальнего Востока. Его транзитный потенциал благодаря уникальному географическому положению до 50% сокращает морской путь между портами Европы и АТР.

Одним из знаковых событий современного «открытия» Северного морского пути в августе 2010 года стал успешный проход судна ОАО «Совкомфлот» – «СКФ-Балтика» – от мыса Желания до мыса Дежнёва. Этот переход был частью арктического рейса из Мурманска в Нингбо (Китай), доставив 70 тыс. т газового конденсата компании ОАО «НОВАТЭК» покупателю. Танкер «СКФ-Балтика» стал крупнейшим в истории судном, прошедшим трассами СМП. Рейс подтвердил техническую возможность и экономическую целесообразность перевозки крупнотоннажных партий углеводородов Северным морским путем из Северной части Европы в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Весь маршрут в 6600 миль был пройден за 22 дня, он на 5500 миль короче по сравнению с традицион-

ным альтернативным маршрутом через Суэцкий канал.

Этот факт стал первым шагом на пути освоения ресурсов Арктики. При выполнении определенных условий появится возможность постепенно переориентировать часть нефтегазового экспорта с европейского направления на более динамично развивающиеся восточные рынки.

Изменения в законах

Впервые маршрут СМП был пройден с одной зимовкой в 1878-1979 годах экспедицией шведа Нильса Норденшельда на барке «Вега». Впервые за одну навигацию по пути прошла экспедиция Отто Шмидта в 1932 году на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков».

СМП соединяет европейские и дальневосточные порты, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему.

Длина маршрута (от Карских ворот до бухты Провидения) – 5600 км. Основные порты: Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Провидения. Продолжительность навигации 2-4 месяца (на отдельных участках дольше, с помощью ледоколов). Транзитный потенциал Северного морского пути благодаря его уникальному географическому положению до 50% сокращает морской путь между портами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Рост промышленного освоения Крайнего Севера все настоятельнее требует превращения Северного морского пути в постоянно действующую магистраль с круглогодичными массовыми перевозками народнохозяйственных грузов. Значение СМП как самостоятельного евроазиатского транспортного коридора очень велико. Это связано, в том числе,

с активизацией освоения российского нефтегазоносного арктического шельфа.

В результате климатических изменений Арктический регион приобретает все большее стратегическое значение. Благодаря таянию льдов северные морские пути все чаще становятся доступными для судоходства. По подсчетам ученых, к 2050 году они будут свободны ото льда 100 дней в году (сегодня только 20). В этом случае страны-владельцы этих вод смогут в перспективе получать ощутимую дополнительную прибыль от навигации.

Перспективы развития Северного морского пути целесообразно рассматривать по двум направлениям его использования:

- для развития российской экономики, прежде всего – арктических и субарктических регионов;
- для международного трансокеанического транзита.

Для восполнения пробела в существующей нормативно-правовой базе функционирования СМП, как международного транспортного коридора, Министерством транспорта РФ подготовлен и в январе 2011 года направлен на рассмотрение в Правительство РФ проект Федерального Закона РФ «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания по трассам в акватории Северного морского пути».

Этот законопроект, среди прочего, устанавливает, что организация плавания судов по трассам СМП осуществляется федеральным государственным учреждением – Администрацией Северного морского пути. В документе также описывается организация судоходства на трассах СМП и правила ледокольной и ледоколо-но-лоцманской проводки судов.



Устанавливается, что проводка судов является платной услугой, которая осуществляется по правилам оказания услуг на трассах СМП, утверждаемым федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Новые горизонты развития

В настоящее время транзит через территорию Российской Федерации составляет менее 1% товарооборота между странами Европы и Азии, то есть используется только 5–7% ее транзитного потенциала. Северный морской путь – это единственный экономически выгодный и надежный ключ к природным кладовым Севера, Сибири и Дальнего Востока, запасы которых, по прогнозным оценкам, уже в XXI веке станут едва ли не основной сырьевой базой планеты. Отсюда вытекает стратегическое значение СМП в эко-

номическом возрождении России как единой общенациональной транспортной системы Российской Федерации в Арктике. Это поддерживается тем фактом, что в Ямало-Ненецком автономном округе, одном из ведущих нефтегазодобывающих регионов мира, добыча углеводородов смещается на Север: в районы полуостровов Ямал, Гыдан, в акваторию Обской губы и на шельф Карского моря. В этом случае СМП приобретает особое значение, открывая для России (в территориальных водах которой располагается более 2/3 от общей протяженности трассы) новые горизонты экономического развития.

Сегодня Северный морской путь переживает далеко не лучшие времена. За последние пятнадцать лет грузопотоки снизились в шесть раз. Из 50 с лишним портов и портопунктов в настоящее время действует менее половины. Около 200

Трасса Северного морского пути



населенных пунктов, главным образом в Восточном секторе арктического побережья России, прекратили свое существование.

В критическом состоянии находятся комплексы навигационного и гидрографического обеспечения безопасности мореплавания на трассах СМП. Возраст гидрографических судов превышает 25 лет, что значительно увеличивает расходы на их содержание.

Восстановление трассы Северного пути в полном объеме потребует колоссальных затрат, поэтому наиболее целесообразным является вариант поэтапной реконструкции трассы, при этом локомотивом поступательного восстановления в этом процессе может стать развитие добычи нефтегазовых ресурсов шельфа западной Арктики и приарктических территорий. Дальнейшим стимулом развития судоходства в восточном районе СМП может служить восстановление и дальнейшее развитие горнодобывающей промышленности в Республике Саха (Якутия), на Чукотке, в Магаданской области, лесопере-

рабатывающих предприятий в бассейнах рек Енисей и Лена, что позволит осуществлять экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона концентратов редких металлов, олова, апатита, угля и лесных грузов.

В первую очередь, необходимо восстановить Баренцевый и Карский участки трассы, что позволит завозить материалы и технику морем на освоение месторождений Ямала, продолжить геологоразведочные работы на шельфе Карского моря, используя ледокольный флот. Реконструкция этих участков позволит транспортировать в больших объемах, добываемые на Ямале углеводороды в северные порты России и северного зарубежья, что окупит часть затрат и сделает СМП привлекательным для западных партнеров. Освоение нефтегазовых ресурсов арктического шельфа даст мощный первоначальный импульс развитию Северного морского пути.

Главные пользователи

По оценке зарубежных экспертов, объемы потенциальных транзит-

ных перевозок иностранных грузов по СМП могут составить 5-6 млн т в год в восточном направлении и 2-3 млн т в год – в западном. По данным ООН, ожидаемый транзитный грузопоток по СМП оценивается в 7-8 млн т в год.

В то же время, ряд экспертов указывает на то, что в нынешних условиях транзитные перевозки Европа – Азия по Северному морскому пути не могут быть рентабельны, поскольку эта трасса проходит через проливы (Вилькицкого, Санникова и др.) глубиной около 17 метров. Это ограничивает тоннаж транспортных судов, и, следовательно, даже намного более длинный южный маршрут Европа – Азия становится гораздо дешевле за счет использования судов большего тоннажа. Решение данной проблемы – это соответствующее изменение проводки судов через Центральную Арктику, но для этого потребуются более мощное ледокольное обеспечение.

Имеющийся потенциал ледокольного флота способен обеспечить пропускную способность трасс в объеме до 3 млн т грузов за

летнюю навигацию. Но для превращения СМП в круглогодично действующую морскую транспортную магистраль необходимо создать более мощные ледоколы, способные выполнять проводку судов усиленного ледового класса дедевитом от 20 до 100 тыс. т, которые могли бы проводить караваны судов не по традиционным маршрутам, а по высокоширотным трассам. На сегодняшний день Россия обладает не только самым мощным ледокольным флотом в мире, но и уникальным опытом конструирования, постройки и эксплуатации таких судов. Однако российский флот, обеспечивающий проводку судов по Северному морскому пути, стремительно стареет.

Основными пользователями СМП в России сегодня являются такие крупные компании как «Газпром», «ЛУКОЙЛ», «Роснефть», «Норильский никель».

В настоящее время ряд крупных нефтегазодобывающих компаний начинают создавать собственный флот для транспорта углеводородов. «ЛУКОЙЛ» уже обзавелся своим ледокольным флотом и продолжает расширять мощности танкерного флота ледового класса.

Ожидается, что до 2020 года ресурсодобывающие компании обзаведутся примерно 60 – 90 судами. В первую очередь речь идет о «Газпроме», готовящемся к освоению Бованенковского месторождения на Ямале. В «Газпроме» созданы специализированные подразделения и дочерние предприятия по научному сопровождению, проектированию, поискам, разведке и добыче углеводородного сырья на шельфе Российской Федерации, в том числе, в 1994 году учреждено ООО «Газфлот» – специализированное предприятие по освоению шельфа. Разработана Программа развития плавучих

технических средств, предусматривающая создание в ближайшую перспективу более 30 единиц плавучих технических средств. На сегодня ООО «Газфлот» оснащено самоподъемной плавучей буровой установкой (СПБУ) «Амазон», плавучим буровым комплексом (ПБК) «Обский - 1» и специализированными и многофункциональными ледокольными судами для обеспечения работ.

В перспективных планах ООО «Газфлот» – активизация геологоразведочных работ в районе Обской, Тазовской губ и

арктическим хабом. Еще порядка 40 млрд руб. предполагается вложить в развитие отечественного ледокольного флота. До конца 2015 года планируется построить один универсальный атомный ледокол и три дизельных. К 2020 году потребуется еще один атомный универсальный ледокол.

Вместе с тем, следует иметь в виду, что инвестиции в строительство судов для Арктики станут целесообразными только тогда, когда эксплуатация СМП докажет его конкурентоспособность по сравнению с другими маршрутами

В настоящее время транзит через территорию Российской Федерации составляет менее 1% товарооборота между странами Европы и Азии

Приамальского шельфа Карского моря, возобновление их в юго-восточной части Баренцева моря.

Кроме участия в обустройстве арктических морских месторождений, одним из важнейших проектов Группы «Газпром» является разработка морских транспортно-технологических систем перевозки углеводородов.

Правительственные планы

Правительство намерено до 2015 года вложить в развитие СМП порядка 40 млрд рублей. Эти средства должны пойти на восстановление заброшенной инфраструктуры портовых городов, таких как Амдерма, Тикси, Певек. Кроме того, планируется превратить Мурманск в мощный транспортный узел, где будут сходиться железнодорожные, морские и воздушные пути, а также появятся несколько крупных складских и логистических центров. В идеале заполярный город должен стать самым большим в мире грузовым

доставки грузов. России предстоит своими силами составить первые караваны судов и обеспечить требуемые стандарты судоходства. Пока же СМП как транзитная магистраль все еще остается только резервом международной транспортной системы.

В то же время деятельность Северного морского пути в Арктике не должна базироваться только на коммерческой основе. Необходимо в полной мере использовать исторический опыт эксплуатации этого транспортного маршрута, накопленный в период его становления и развития в советское время, когда государство регулировало и согласовывало интересы всех организаций и предприятий – участников судоходства по СМП и выступало гарантом его правовой, организационной и материальной поддержки. Северный морской путь целесообразно рассматривать и развивать как масштабный инфраструктурный проект в рамках комплексного развития арктической транспортной системы.