

Министерство природных ресурсов и экономики Российской Федерации прогнозирует, что перевозки углеводородного и минерального сырья в акватории Северного морского пути к 2026 году могут вырасти до 42 миллионов тонн. Такое заявление прозвучало после заседания рабочей группы «Обеспечение экологической безопасности и рационального использования природных ресурсов» Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, прошедшее под председательством Сергея Донского.

При расчете интенсивности перевозок учитывались только реализуемые на сегодняшний день инвестиционные проекты нефтегазовой и горнодобывающей отраслей на шельфе полярных морей, арктическом побережье России и на примыкающих к нему территориях.

«К объемам перевозок минерального и углеводородного сырья следует добавить и другие грузы. Растет активность на трассах Севморпути (СМП) отечественного флота. СМП все чаще используется и иностранными судовладельцами. По данным генерального директора китайской компании «Коско Шиппинг лайнс (Раша) Ту Дэмина, только принадлежащие им суда воспользовались арктическим путем вдоль берегов Российской Федерации в текущем году шесть раз. Ведущая газета КНР «Женьминь жибао» несколько ранее сообщала, что торговое судно «Тяньцзянь», прибывшее в Данию по СМП, по сравнению с путем через Суэцкий канал сэкономила 15 дней и 383 тонны топлива. Планируется, что к 2025 году общий объем перевозок на Севморпути может приблизиться к 75 миллионам тонн. В минувшем году весь грузопоток по СМП составил около 7 миллионов. За девять лет мы можем получить более чем десятикратный рост перевозок. В условиях массового судоходства по Северному морскому пути Петропавловск-Камчатский становится естественными восточными воротами в Арктику. Объективные законы логистики неизбежно превратят его в порт-хаб, как бы кто ни относился критически к таким перспективам», – считает генеральный директор АО «Корпорация развития Камчатки» Николай Пегин, признанный международным сообществом одним из ведущих экспертов в области морских трансарктических перевозок.

Точку зрения руководителя КРКК разделяет и генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Вячеслав Рукша. В конце сентября в интервью газете «Коммерсантъ» он рассказал: «Доставка сжиженного природного газа с завода «Ямал СПГ» в китайский Яньтянь и обратно по Северному морскому пути с перевалкой в Петропавловске-Камчатском будет в 1,5 раза быстрее, чем по суэцкому маршруту через Зебрюгге. По нашей оценке, доставка СПГ в китайский Яньтянь и обратно по суэцкому маршруту – это 65 суток, по Севморпути – 43. Себестоимость доставки тонны СПГ в японский Кобе через Зебрюгге – 96 долларов, по северному маршруту – 58, в Яньтянь – 91,5 и 64, соответственно».

Экономическая выгода использования Петропавловска-Камчатского как перевалочной базы с судов ледового класса, перевозящих грузы через Арктику, на конвенционные, очевидна.

Видимо хорошо понимают это и в Китае. Там, кажется, не стремятся в долгосрочной перспективе пользоваться СМП, контролируемым Россией, или Северо-Западным проходом, который проходит по территориальным водам Канады. В перспективе КНР надеется проложить морские торговые пути ближе к Северному полюсу. Этот путь в Китае называют центральным фарватером. Но специалисты считают проект практически неосуществимым.

Остается добавить, что генеральный директор КРКК Николай Пегин является одним из разработчиков концепции Национальной арктической транспортной линии (НАТЛ) с использованием Мурманска и Петропавловска-Камчатского в качестве портов-хабов на маршрутах трансарктических перевозок. Руководитель корпорации представлял концепцию НАТЛ на десятках научно-практических конференций и бизнес-форумах. Идея регулярной челночной контейнерной арктической линии прошла путь от скептического отношения к ней до признания и включения в разработанную в минувшем году концепцию конкурентной модели развития Северного морского пути.

Владимир СЛАБУКА