



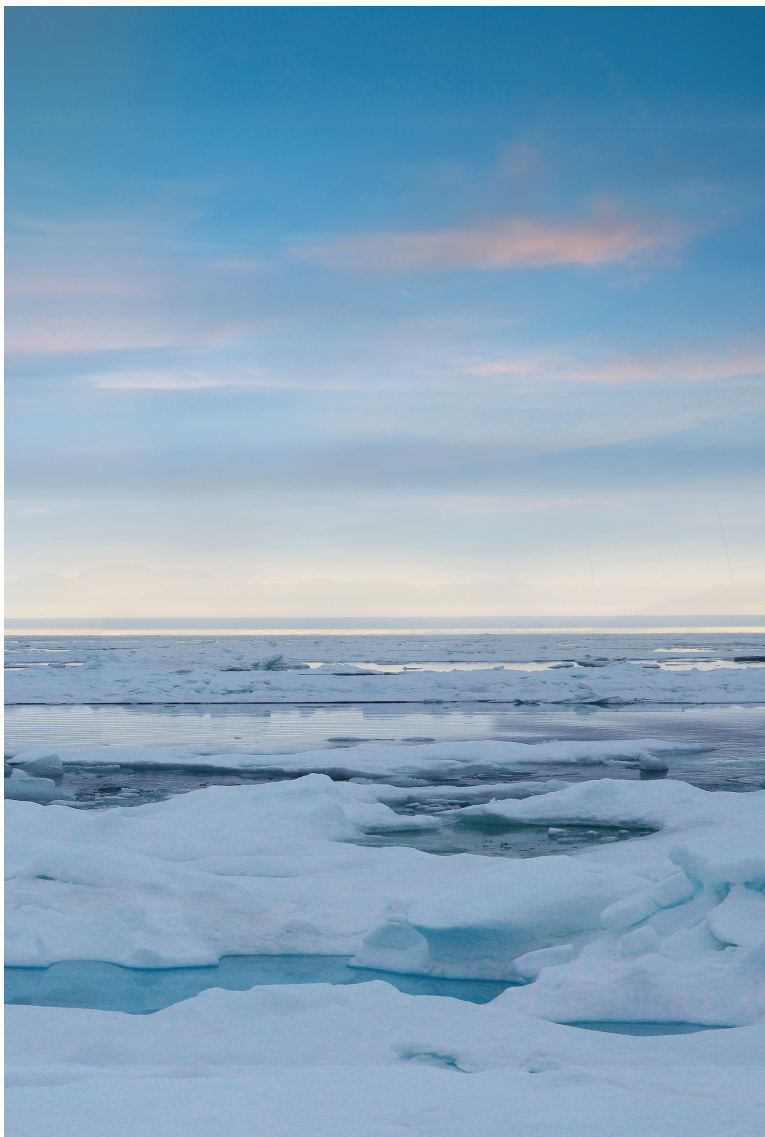
https://www.scfgroups.ru/upload/august_22.jpg

ВПЕРЕДИ СМП-ПАРОВОЗА

АНАСТАСИЯ ШИШКАЛОВА

«Нефтегазовая вертикаль»

Планы России по развитию Северного морского пути можно смело назвать грандиозными. Но модель будущего СМП пока представлена в виде очень абстрактных мазков. Одна из причин – стремительно меняющаяся с февраля 2022 года реальность, которая делает неочевидными классические параметры расчетов – спрос и предложение, а также ставит с ног на голову привычные бизнес-схемы. С какими проблемами придется столкнуться и каковы перспективы главной арктической транспортной артерии?



Высокий интерес к Северному морскому пути (см. «Северный морской путь») всегда обуславливался его ролью в решении важных для России задач – обеспечения жизнедеятельности населения приарктических регионов и вывоза производимой продукции. Севморпуть является кратчайшим маршрутом из Европы в Азию, что приобретает еще большую актуальность в условиях санкций и планов РФ по осуществлению «разворота на Восток».

Арктика богата полезными ископаемыми (на ее долю приходится 76% запасов природного газа России и 28% запасов нефти [1]), поэтому логично, что развитие СМП связывают с экспортом добываемых на прилегающих территориях углеводородов, а также минеральных ресурсов. Как отметил ведущий аналитик Фонда национальной безопасности, эксперт Финансового университета при Правительстве РФ Игорь Юшков, транзитные и ка-

ботажные перевозки, а также Северный завоз составляют лишь небольшую часть того, что должно обеспечить повышение грузопотока по Севморпути.

В августе 2022 года правительство анонсировало грандиозные планы по развитию СМП с объемом госинвестиций 1,8 трлн рублей (см. ВРЕЗ «План развития СМП до 2035 года»).

Одна из главных проблем СМП в настоящий момент – обеспечение достаточной грузовой базы, поскольку многие проекты сейчас находятся в подвешенном состоянии

Еще до этого было озвучено, что в 2022 году по трассам Севморпути будет перевезено 36 млн тонн грузов, а к 2024 году цифра может вырасти до 90 млн тонн (целевой показатель – 80 млн тонн). Из них 35,5 млн тонн придется на СПГ, 36,7 млн тонн на нефть, 3,5 млн тонн на уголь и 1,7 млн тонн на металлы. На каботаж и транзитные перевозки придется 4 млн тонн. К 2030 году планируется перевозить 216 млн тонн. Однако сказать, насколько реализуемы эти планы, пока сложно. Отраслевые эксперты считают, что, хотя инвестиционная планка для освоения бюджета задана, самой концепции и четкого понимания того, что нужно делать, какие логистические точки развивать и какую инфраструктуру строить, нет. Поэтому эффективность реализации задуманного может быть сильно размыта как форс-мажорными факторами, так и просто экономическими просчетами.

Проекты под вопросом

Одна из главных проблем СМП в настоящий момент – обеспечение достаточной грузовой базы, поскольку проекты, на которые делалась ставка в контексте развития грузопотока артерии, сейчас находятся в подвешенном состоянии. И перспективы развития Севморпути зависят от того, будут ли они реализованы. Речь, в частности, о масштабном проекте «Роснефти» «Восток Ойл», который изначально был достаточно рискованным в силу своей сложности.

«Пока в «Роснефти» заявляют, что все идет хорошо, запасы большие, но посмотрим, смогут ли они пробурить все скважины, о которых заявляют (то есть разработать месторождения), будет ли месторождение иметь достаточные объемы добычи», – отмечает Игорь Юшков.

Еще одна проблема – инфраструктура. «Роснефть» заявляет о намерении самостоятельно построить крупнейший нефтепорт «Бухта Север» (предполагается, что к 2027 году через него будут вывозить 50 млн тонн неф-



Северный морской путь

Северный морской путь соединяет Баренцево море и Берингов пролив. Его протяженность составляет 5600 км. Навигация в восточной части Севморпути зимой невозможна без ледокольной проводки, поскольку толщина льда там достигает 3 м. До 2019 года навигация начиналась в июле и заканчивалась в ноябре. К 2030 году планируется наладить круглогодичную навигацию (хотя НОВАТЭК намерен достичь этой цели уже в 2023-2024 годах).

ти с Пайяхского и Иччминского месторождений с перспективой увеличения до 100 млн тонн к 2030 году), а также нефтепроводы к нему. При этом, по словам Юшкова, компания никогда подобные трубопроводы не строила (этим обычно занималась «Транснефть») и, соответственно, не имеет опыта.

С проектами по производству СПГ, которые должны были стать якорными и дать основной объем грузопотока по Севморпути, проблем еще больше. Как известно, в рамках пятого пакета санкций ЕС запретил поставлять в Россию оборудование для производства сжиженного природного газа. Это сильно бьет по крупномасштабным СПГ-проектам, в частности создает большие сложности для НОВАТЭКа, который с период с 2023 по 2026 год планировал запустить три очереди «Арктик СПГ-2». Американская компания Baker Hughes в рамках санкций отказалась поставлять в РФ турбины для сжижения газа, тем самым завод лишился поставщика ключевого оборудования. Пока неясно, где НОВАТЭК будет искать замену, а локализация оборудования в России займет время и потребует значительных средств и участия государства. К слову, уход главных игроков нефтесервисного рынка

Хотя инвестиционная планка для освоения бюджета задана, самой концепции и четкого понимания того, что нужно делать, какие логистические точки развивать и какую инфраструктуру строить, нет

(той же Baker Hughes) может стать проблемой и для действующего завода «Ямал СПГ».

Что касается других заявленных НОВАТЭКом проектов, таких как «Обский СПГ», «Арктик СПГ-1», «Арктик СПГ-3», то они, как считает Игорь Юшков, находятся под большим вопросом. Изначально предполагалось реализовывать их на базе иностранных технологий и оборудо-

вания, а теперь некоторые проекты придется пересматривать, а от части из них просто отказаться.

Эксперты отмечают, что существуют риски и по части перевозки угля, которые, по ранее озвученным планам, должны были составить 30 млн тонн. Согласно прогнозам российского Минэнерго, учитывающим эмбарго ЕС на уголь из РФ, угледобыча в стране по итогам 2022 года снизится на 17% (до 365,1 млн тонн), а экспорт упадет на 30%. Оценок на 2023 год пока нет.

Еще одной проблемой Севморпути является тот факт, что крупнотоннажное судостроение в России недостаточно развито

Возможность загрузить артерию транзитными грузами также невысока, поскольку теперь желание иностранных перевозчиков пользоваться российской акваторией может оказаться под вопросом из-за обусловленных санкциями финансовых рисков [2]. Если в 2021 году транзитные перевозки обеспечили 2 млн тонн грузопотока, то в текущем году заявок на проход нет [3].

Учитывая все вышесказанное, объем перевозок по Северному морскому пути к 2024 году может составить лишь 57 млн тонн – такая цифра озвучена в одном из сценариев, который представил заместитель гендиректора-глава дирекции СМП «Росатома» Вячеслав Рукша [4].

Как вывезти

Однако даже если представить, что все заявленные проекты реализуются и запланированные объемы будут готовы к отправке на экспорт, встает вопрос – как и на чем их вывозить. По словам члена Научного совета РАН по изучению Арктики и Антарктики, члена НТС Минтранса России, директора консультационной компании «Гекон» Михаила Григорьева, одной из главных проблем СМП яв-

ляется именно тот факт, что крупнотоннажное судостроение в России недостаточно развито (за исключением «Звезды», но вешать все задачи на одно предприятие – неразумно, подчеркивает эксперт).

Если текущие проекты, с которых вывозят продукцию НОВАТЭК, «Роснефть», «Газпром нефть», «Норникель» и «Северная звезда», обеспечены судами, то задачу по расширению флота для увеличения грузопотока еще предстоит решить. Специальный представитель по вопросам развития Арктики «Росатома» Александр Панов в начале сентября заявил, что для обеспечения формирующегося грузопотока по СМП к 2030 году России необходимо построить 55 судов.

С февраля 2022 года ситуация еще больше осложнилась. Например, в мае газета «Коммерсант» сообщила, что южнокорейская компания Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) разорвала контракты на строительство трех СПГ-танкеров Arc7 для проекта «Арктик СПГ-2» [5]. Именно эта верфь построила все 15 судов для «Ямал СПГ». Аналогичные танкеры строит сейчас «Звезда», но работам также угрожают введенные санкции. В марте ЕС запретил поставки в Россию практически всей номенклатуры судового оборудования. Более того, под санкции попал ВЭБ.РФ – судовладелец и лизингодатель всех 15-ти строящихся на «Звезде» СПГ-танкеров. К тому же предприятие планировало работать в кооперации с другой южнокорейской верфью – Samsung Heavy Industries (SHI). Все это может привести к сдвигам сроков строительства судов.

«Надо спокойно разобраться, как будет складываться ситуация. В частности, сейчас никто не понимает, как будет действовать механизм эмбарго на российскую нефть, который вступит в силу с 5 декабря. Я думаю, что надо ждать», – отметил Михаил Григорьев.

В любом случае, как считает эксперт, будет необходима международная кооперация, так как вывезти все объемы сырья российскими судами невозможно. Например, часть грузовой базы может быть распределена между газовозными флотами относительно лояльных к России государств [6]. Здесь в первую очередь вспоминается Китай, у которого, как известно, есть свои интересы в Арктике. Вопрос лишь в том, сколько это будет стоить.

Свести дебит и кредит

Нельзя не отметить еще один немаловажный момент – схематичность заявленных российскими властями планов. По словам Григорьева, принятый в августе План развития СМП до 2035 года – документ скорее рамочный. Он не содержит четкого объема финансирования и его распределения, а отдельные его пункты предписано уточнить, в частности по грузообороту.

Аналогичную мысль высказала независимый эксперт Софья Каткова. Она отметила, что «Росатом» поставил

План развития СМП до 2035 года

В августе 2022 года правительство РФ приняло план развития Северного морского пути до 2035 года. В нем расписано более 150 мероприятий. Среди них – строительство СПГ-термина «Утренний», нефтеналивного терминал «Бухта Север», угольного терминала «Енисей». Кроме того, предполагается возведение береговых и гидротехнических сооружений для обеспечения Баимского месторождения, создание морских перегрузочных комплексов СПГ в Камчатском крае и Мурманской области, порта-хаба для транзитных перевозок во Владивостоке. Также были обозначены планы по строительству транспортно-логистического узла в порту Корсаков, развитие Мурманского и Архангельского транспортных узлов, создание баз бункерки и технического обслуживания в портах Тикси и Диксон.

Важной частью плана является строительство грузового и ледокольного флота. Предполагается построить 153 судна и, кроме танкеров, газовозов и сухогрузов ледового класса, еще 37 судов, включая 8 ледоколов, 16 аварийно-спасательных и 13 гидрографических судов.

Общий объем финансирования должен составить порядка 1,8 трлн рублей. Кроме того, частные инвесторы могут вложить еще 15,6 трлн рублей.

задачу только по количеству судов и ледоколов. В то же время нигде не учтена сопутствующая инфраструктура.

«Мы видим рождение монополиста, а он не очень озабочен стратегией. У него [«Росатом» – Прим. НГВ] нет структуры, людей, концепции», – сказала Каткова.

Таким образом, перспективы развития Северного морского пути будут зависеть от целого ряда факторов, по которым пока нет ясности. Основных – два. Во-первых, в каком объеме Россия будет вывозить свою углеводородную продукцию (то есть реализует ли заявленные проекты). Во-вторых, как страна будет решать вопрос с обеспеченностью судами в условиях санкций, при этом пополнение специализированного ледового флота должно идти темпами, соответствующими реальному приросту производства углеводородов [7].

Список литературы

1. https://www.vedomosti.ru/ecology/science_and_technology/news/2022/06/15/926714-arktika-zhdet-visokih-tehnologii
2. Там же.
3. <https://portnews.ru/comments/3229/>
4. <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/06/19/927357-gruzopotok-sevmorputi>
5. <https://www.kommersant.ru/doc/5367711>
6. https://www.korabel.ru/news/comments/sudostroenie_v_arktike_kvazisensacii_s_polnym_razoblacheniem.html
7. Там же.