

УДК 656.6

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Баранова Елизавета Юрьевна¹, старший преподаватель, аспирант
e-mail: eli-yurchenko@yandex.ru

¹ Морской государственный университет им. Г.И. Невельского, Владивосток, Россия

Аннотация. Статья рассматривает вопросы текущего состояния и направления развития портов Северного морского пути, которые определяются характером и объемом проходящего грузопотока – прежде всего объемами сжиженного природного газа и нефти, а также снабжением территорий вдоль маршрута. Обращено внимание на необходимость развития портового оборудования, в том числе в новых и строящихся портах и портопунктах.

Ключевые слова: Северный морской путь, грузопоток, порт, инфраструктура, контейнеризация.

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF PORT INFRASTRUCTURE OF THE NORTHERN SEA ROUTE

Elizaveta Yu. Baranova¹, Senior Lecturer, Doctoral Student
e-mail: eli-yurchenko@yandex.ru

¹ Admiral Nevelskoy Maritime State University, Vladivostok, Russia

Abstract. Article examines the current status and development directions of the ports of the Northern Sea Route, which are determined by the nature and volume of the passing cargo flow - primarily the volumes of liquefied natural gas, and crude oil, as well as the supply of territories along the route. Attention is drawn to the need to develop port equipment, including in new and under-construction ports and port points.

Keywords: Northern Sea Route, cargo flow, port, infrastructure, containerization.

Сегодня в различных источниках Северный морской путь (далее СМП) часто приравнивают к тому, что до начала XX века называли Северо-Восточным проходом, судоходному маршруту между Атлантическим и Тихим океанами, проходящему вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана – Баренцево море, Карское море, море Лаптевых, Восточно-Сибирское море, Чукотское море и Берингово море. Фактически СМП — лишь часть этого пути, пусть и довольно значимая.

СМП имеет четкие границы, закрепленные в российском законодательстве:

- общепринято считать, что на западе СМП начинается с пролива Карские Ворота, который соединяет Баренцево и Карское моря.

- на востоке граничной точкой считается бухта Провидения, расположенная на юго-восточной оконечности Чукотского полуострова, она относится к Восточному сектору Арктики.

Расстояние между двумя этими точками – около 5600 км. Однако, формально и чаще всего грузопоток не начинается и не заканчивается в административных границах СМП. Как правило, конечной/начальной точкой маршрута являются Архангельск или Мурманск, которые находятся в Западном секторе Арктики за пределами СМП [1]. Таким образом, важнейшие порты, обеспечивающие грузопоток по СМП, находятся за его пределами и не попадают в государственные программы развития. В связи с этим сегодня в правительстве рассматривают концепцию Большого Северного морского пути, который будет начинаться в Калининграде и заканчиваться во Владивостоке. Его протяженность составит 14 280 км.

В настоящее время очень много говорится о перспективах использования Северного морского пути, о его транзитном потенциале, об ожидаемых преимуществах перевозки грузов по СМП в сравнении с традиционными путями, в том числе через Суэцкий канал. Разработан национальный «План развития СМП до 2035 года».

Для того, чтобы оценивать перспективность того или иного транспортно-логистического проекта прежде всего важно понимать, из чего будут складываться грузопотоки, какой будет их структура и объемы.

По данным «Росатома», инфраструктурного оператора СМП, в 2024 году структура грузооборота по номенклатуре грузов выглядела следующим образом:

1. СПГ (сжиженный природный газ) – около 58% общего объема;
2. Нефть и нефтепродукты – свыше 20%;
3. Оборудование, контейнеры, строительные материалы – 12%, в основном представляющие собой поставки для проектов «Восток Ойл» и «Арктик СПГ-2»
4. Прочее: уголь, продовольствие, техника – менее 10%, составляют грузы снабжения в рамках Северного завоза.

Общий объем перевезенных грузов составил 37,89 млн.т. Очевидно, что большая часть грузов (более 70%) – это СПГ и нефтепродукты.

Для анализа грузопотоков были использованы приложение ShipView от Spire – приложение для отслеживания судов, использующее глобальные данные AIS компании Spire Maritime (Automatic Identification System) и MarineTraffic – онлайн-сервис для отслеживания судов в реальном времени по данным AIS. Данные AIS – автоматической системы идентификации судов позволили проанализировать структуру грузопотока по направлениям перевозок. Были получены данные за январь - апрель 2024 года, оценка количества и распределения рейсов по доставке грузов была произведена на основе географии перевозок и является приблизительной количественной оценкой.

1. Более половины от всего объема грузоперевозок составляет СПГ, основной объем перевозок по СМП связан с транспортировкой сжиженного природного газа, основные направления перевозок – азиатские страны, но также есть поток в страны Европы.

2. Перевозки нефти формируют более широкую картину. Ранее нефть, добытая на арктических месторождениях, отправлялась в европейские страны, преимущественно в Великобританию и Нидерланды. После переориентации рынка новым местом назначения российской нефти стал Китай.

Всего в 2024 году по направлению «Россия – Китай» было совершено 34 рейса, из Китая в Россию – 27 рейсов, хотя планы были более скромными [2]. Основными видами перевозимых грузов, как ранее отмечалось, были сырая нефть, группа навалочных грузов, в том числе концентрат железной руды, удобрения, уголь и контейнерные грузы. Были

единичные рейсы для перевозки СПГ и нефтепродуктов, а также несколько рейсов с генеральными грузами и морепродуктами. Международных полностью транзитных рейсов, то есть рейсов, которые начинались и заканчивались не в российских портах, как и в 2023 году, не было. Перевозки контейнерных грузов, в основном, осуществлялись между китайскими портами и российскими портами Архангельск и Санкт-Петербург. Из Архангельска в Китай отправлялись контейнеры с пиломатериалами, целлюлозой, полиэтиленом и картоном. Грузы из Китая включали комплекты автозапчастей, строительное оборудование и материалы, легковые автомобили, одежду, обувь и химическую продукцию. Каботажные перевозки между российскими портами составили 0,8% от общего объема перевезенных грузов.

В конце 2024 года корпорация «Росатом» представила два сценария развития СМП до 2040 года – базовый (негативный) и перспективный (позитивный), причем оба предполагают меньший грузопоток по СМП, чем правительственный план развития. Основой развития СМП по-прежнему остаются сырьевые проекты, связанные с разработкой месторождений в Арктике. Сегодня в Арктическом бассейне несколько портовых комплексов возводятся на новых местах –порты Лавна (Мурманск), Индига (ЯАО), «Бухта Север» (Таймыр), Порт на Новой Земле. В ряде уже существующих портов расширяют причалы и строят новые терминалы для обеспечения портовыми мощностями добывающие компании. Среди таких портов следует отметить Мурманск с терминалом «Тулома», Диксон с терминалом «Чайка» другие. В порту Певек строится грузовой терминал для перегрузки медного концентрата, в Архангельске строится глубоководный с глубинами у причала до 14 метров контейнерный терминал. Происходит расширение Мурманского порта. В области также будут увеличены пропускные способности железнодорожных путей, что тоже немаловажно. Отдельно планируется строительство порта для Республики Беларусь в Мурманской области под переработку минеральных удобрений.

Следует добавить некоторые соображения по поводу федерального проекта «Развитие Большого Северного морского пути». В рамках указанного проекта предусмотрено создание единого экономического и транспортно-логистического пространства, от портов Балтики до Приморского края, включая использование возможностей Свободного порта Владивосток [3]. Федеральный проект таким образом объединяет внутренние морские воды, территориальное море и прилегающие к ним сухопутные территории РФ.

Развивается контейнеризация СМП. В 2024 году «Росатом» заключил соглашение с китайской логистической компанией Hainan Yangpu NewNew Shipping (HYNS) об организации круглогодичной контейнерной линии между портами РФ и КНР с использованием акватории СМП [4]. Планируется развитие сотрудничества по доставке грузов из портов Китая в порты Санкт-Петербург, Архангельск и Мурманск.

Для того, чтобы данный проект состоялся, необходимо спроектировать новую контейнерную линию, а для этого, прежде всего, определить объем и направления предполагаемого контейнеропотока на линии и исследовать пропускные способности портов, и, в зависимости от полученных результатов, при необходимости, наращивать мощности контейнерных терминалов в этих портах и увеличивать пропускную способность смежных видов транспорта в данных регионах.

Также следует предусмотреть ротацию портов в рамках линейного контейнерного сервиса, предусматривающую заход судов в промежуточные арктические порты для частичного обеспечения Северного завоза арктических регионов. Сегодня в Арктике насчитывается около 70 портов и портопунктов, но все основные порты потребуют реконструкции и модернизации под перевалку контейнеров, и, соответственно крупных инвестиций.



В то же время, возможно, открытие контейнерной линии на СМП поможет разгрузить Восточный полигон Транссибирской магистрали, «оттянув» на себя часть контейнерных грузов, как предназначенных для перевозки между Китаем и западной частью России, так и транзитных [5].

Если концепция «Большого Северного морского пути» будет успешно реализована, в результате может быть создан трансарктический транспортный коридор, который послужит обеспечению связности территорий западной России с российским Дальним Востоком. Таким образом, перспективы для развития портовой инфраструктуры Арктики есть. Это, прежде всего, развитие «сырьевых» портов. Развитие универсальных и контейнерных терминалов – перспектива возможная, но более отдаленная, с учетом торговой политики России.

Список литературы:

1. Лазарев В.А., Фисенко А.И. Транзитный потенциал Северного морского пути // Морские интеллектуальные технологии. - 2020. - № 1-2 (47). - С. 257-261. - DOI: 10.37220/MIT.2020.47.1.085
2. Чекунков: китайские грузоотправители вдвое увеличат число рейсов по СМП в 2024 году // Сайт ТАСС. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/21023019> (дата обращения: 20.05.2025)
3. Krivelevich M., Berezhnova E. Evaluation of Strategies of Key Categories of Actors in The Functioning of The Free Port of Vladivostok and Other Development Programs of The Far East Based on The Determination of The Value of Expected Future Losses and Acquisitions // В сборнике: IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. - 2020 International Science and Technology Conference on Earth Science, ISTCEarthScience 2020. - IOP Publishing Ltd, 2021. - С. 062086.
4. «Росатом» и китайская New New Shipping создали СП для строительства арктических контейнеровозов // Сайт Интерфакс. – URL: <https://www.interfax.ru/business/1031750> (дата обращения: 20.05.2025)
5. Фисенко А.И., Баранова Е.Ю. Контейнерные перевозки по международным транспортным коридорам стран-членов ШОС и восточный полигон России: необходимость согласования общей позиции и программы развития // Транспортное дело России. - 2022. - № 4. - С. 177-180. - DOI: 10.52375/20728689_2022_4_177

