ИЗ ТРАДИЦИОННОГО — В БОЛЬШОЙ

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ — СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР РОССИИ, РАЗВИТИЕ КОТОРОГО ИМЕЕТ КЛЮЧЕВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ И ГЕОПОЛИТИКИ СТРАНЫ. ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИВАЮТ ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОЕКТА С ОСТОРОЖНЫМ ОПТИМИЗМОМ, ОТМЕЧАЯ КАК ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ, ТАК И СИСТЕМНЫЕ ТРУДНОСТИ. АЛЕКСАНДРА ТЕН

В федеральном законе №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ» Северный морской путь (СМП) определен как исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация России. Протяженность традиционного СМП от Карских Ворот у архипелага Новая Земля до мыса Дежнева в Беринговом проливе — 5,6 тыс. км. Однако с 2024 года правительство РФ развивает концепцию Большого Северного морского пути — морского маршрута от Санкт-Петербурга до Владивостока протяженностью 14 тыс. км. Этот маршрут заложен в нацпроекте «Эффективная транспортная система». В таком виде маршрут почти в два раза короче, чем коридор через Суэцкий канал протяженностью 23 тыс. км.

По данным консультационного центра «Гекон», в 2025 году грузопоток по СМП сократился на 2,3%, до 37,02 млн тонн, из-за снижения в сегментах навалочных грузов, СПГ и нефти. Рост продемонстрировали перевозки нефтепродуктов, рудоконцентрата, газоконденсата, а также контейнерные грузы в весовом выражении. По прогнозу аналитиков, в 2026 году объемы перевозок не превысят показателей прошлого года.

ФИНАНСИРОВАНИЕ И СРОКИ В бюджете на 2026–2028 годы на реализацию федерального проекта «Развитие Большого Северного морского пути» заложено почти 138 млрд рублей. Основные инфраструктурные мероприятия по развитию СМП запланированы на 2025–2026 годы, в том числе начало строительства глубоководных портов и модернизация узлов. К 2030 году ожидается завершение строительства значительной части новых судов (в их числе новинки ледокольного флота серии 22220 и вспомогательные суда) и увеличение транспортных мощностей маршрута.

До 2035 года планируется построить десять новых ледоколов, 46 судов аварийно-спасательного флота и три базы размещения аварийно-спасательного флота. Ввод в эксплуатацию трех строящихся атомных ледоколов проекта 22220 запланирован поэтапно: «Чукотка» — в 2026 году, «Ленинград» — в 2028-м, «Сталинград» — в 2030-м.

НЕВЫПОЛНЕННЫЕ ПЛАНЫ Эксперты сходятся во мнении, что развитие СМП идет поступательно, хотя и не без сложностей. Одним из наиболее заметных пунктов, не выполненных в рамках реализации проекта СМП, независимый эксперт в сфере ТЭК Антон Соколов называет объем грузопотока, проходящего по этому транспортному коридору. Планировалось, что к 2024 году этот показатель достигнет 80 млн тонн в год, но пока грузопоток не достиг даже половины от заявленного уровня.

«Нужно учитывать, в каких условиях формировались эти планы и в каких обстоятельствах проект выполняется сегодня. Это совершенно другая макроэкономическая и геополитическая реальность»,— подчеркивает эксперт. По его словам, в таких уникальных и стратегических проектах, предполагающих реализацию целого комплекса мероприятий, от задержки сроков хотя бы в одном процессе зависит срок выполнения всего проекта. Поэтому некоторый отход от планов в данном случае является вполне закономерной и нормальной ситуацией. «Несмотря на колоссальное международное давление, оказываемое сегодня на нашу страну, амбициозный проект СМП продолжает выполняться, а это большой плюс»,— рассуждает господин Соколов.

Доцент Финансового университета Михаил Хачатурян говорит: среди ключевых достижений развития СМП нельзя не отметить, что к началу 2026 года на его маршруты впервые за историю России встало восемь атомных ледоколов.

«С учетом того, что до 2030 года ожидается достижение ледокольной группировкой численности до 17 судов, схема трансарктического транспортного коридора реализуется, просто местами отстающими темпами»,— констатирует Борис Богоутдинов, управляющий партнер компании «2Б Диалог».

ОСНОВНЫЕ СЛОЖНОСТИ Не игнорируя достижения, эксперты все же выделяют ряд серьезных проблем при освоении СМП. Ольга Орлова, руководитель направления «Промышленность» Института технологий нефти и газа, указывает: «Можно говорить не столько о значительных задержках, сколько о системных трудностях, которые приходится преодолевать». К последним госпожа Орлова относит санкции, кадровый дефицит и недостаточность инфраструктуры.

«Из-за растянутости Северного морского пути обязательна координация между региональными властями и ведомствами. Также критически важно создать цифровую инфраструктуру, что упростит и рационализирует координацию»,— добавляет она.

Эксперт в области финансирования морских активов Алексей Пономарев согласен, что санкции закрыли доступ к ряду западных технологий и судостроительных компетенций. «Это, вероятно, скажется на сроках сильнее, чем принято признавать официально»,— рассуждает эксперт. Он также обращает внимание на то, что внушительная финансовая рамка проекта уже начинает испытывать давление. «Высокая ключевая ставка и инфляция удорожают строительство, а переориентация на китайских поставщиков оборудования создает новые риски зависимости. Опыт показывает: в мегапроектах подобного масштаба итоговые цифры редко совпадают с первоначальными сметами, и СМП вряд ли станет исключением»,— предупреждает господин Пономарев.

СМП уже давно не выглядит как просто стройка одного-двух портов, выражает похожее мнение Владимир Чернов, аналитик Freedom Finance Global. Это дорогая многослойная система, где одновременно нужны ледоколы, спасательный флот, гидрография, связь, спутники, базы, терминалы и подводящая инфраструктура, поэтому и бюджет проекта растет. «При этом в условиях высоких ставок и дорогого заемного капитала даже смежные арктические проекты требуют большего объема бюджетной поддержки. Это означает, что доля государства в финансировании будет оставаться высокой, а коммерческая окупаемость многих элементов проекта будет сдвигаться на более поздние сроки. Иными словами, СМП в текущих условиях становится дороже и более капиталоемким, но одновременно и стратегически важнее для государства»,— обозначает аналитик.

Владислав Айрапетов, президент группы компаний MRT, уверен: «Северный морской путь — это не история быстрой коммерческой доходности, а инфраструктурный проект государственного масштаба, где экономический эффект нужно считать шире: через экспорт, освоение Арктики, суверенную логистику и перераспределение потоков».

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ РЕСУРС Для работы в Арктике не хватает специалистов — от инженеров до капитанов. Олег Черников, генеральный директор ООО «Независимая сервисная компания» (НСК), полагает, что дефицит кадров очень остро проявляется на двух уровнях: линейного персонала и офисных мультиспециалистов. «Линейный персонал — это прежде всего водители категорий C, C1 и CE,— поясняет господин Черников.— Причина — в высоком пороге входа. Таким специалистам необходимы предшествующий стаж, спецобучение и регулярная аттестация».

Тренд на мультиспециалистов усилился по объективным причинам. «Объемы перевозок, включая международные, растут год от года. Даже крупные компании с конвейерной системой не справляются. Свою роль сыграли скачкообразный рост перевозок, особенно на китайском направлении, кратное усиление государственного контроля за грузооборотом и сложные геополитические обстоятельства»,— перечисляет руководитель НСК.

«Прохождение Северного морского пути — это сложный процесс, сопряженный с рисками и требующий высокого профессионализма и навыков»,— подтверждает генеральный директор «Си-Шиппинг» Алексей Гагаринов.

КЛЮЧЕВЫЕ ЗАДАЧИ Главные мероприятия в выполнении программы Северного морского пути логично следуют из указанных вызовов, тормозящих проект. Среди приоритетов Борис Богоутдинов называет флот, порты и безопасность, которые позволят сделать маршрут круглогодичным коридором с предсказуемым графиком. «Важным остается создание береговой инфраструктуры и устойчивого транспортного сервиса с отлаженной системой регулярных линий, контейнерного сегмента, иначе проект будет зависим от якорных проектов добычи»,— расставляет акценты управляющий партнер компании «2Б Диалог».

С ним согласен господин Гагаринов, настаивающий, что реализация проекта СМТ прежде всего даст независимый транспортный коридор как для международной, так и для внутренней перевозки грузов. Он выделяет в качестве важной задачи создание полноценной инфраструктуры для обеспечения судоходства в экстремальных условиях для осуществления погрузо-разгрузочных работ, бункеровки, снабжения, ремонта и других операций, которое судно может получить при осуществлении рейсов между портами Азии и портами Северо-Запада России через, например, Суэцкий канал.

Вторая задача, по мнению господина Гагаринова,— флот, который мог бы осуществлять рейсы через СМП круглогодично. «Это очень дорогостоящий флот, коммерчески сложно окупаемый, но необходимый для решения стратегических задач страны»,— уверен он.

Господин Соколов убежден, что при полноценной реализации всех своих функций Северный морской путь замкнет транспортный коридор «Север-Юг» и станет связующим мостом между ними. А это, в свою очередь, будет стимулировать пользоваться маршрутом азиатских партнеров России. Хотя, продолжает эксперт, транзитная повестка — скорее вспомогательная задача СМП. Его главное смысловое наполнение — каботажные перевозки, снабжение северных труднодоступных, изолированных регионов страны. ■



АЛЕКСАНДР ЧИЖЕНОК

В 2025 ГОДУ ГРУЗОПОТОК ПО СМП СОКРАТИЛСЯ НА 2,3%, ДО 37,02 МЛН ТОНН, ИЗ-ЗА СНИЖЕНИЯ В СЕГМЕНТАХ НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ, СПГ И НЕФТИ