

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕЙ И СЕКТОРОВ ЭКОНОМИКИ НА СЕВЕРЕ И В АРКТИКЕ

Научная статья
УДК 338.47(985)
doi:10.37614/2220-802X.3.2023.81.009

РАЗВИТИЕ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ГРУЗОБОРОТА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Анна Борисовна Николаева

Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина Кольского научного центра РАН, Апатиты
nikolaeva1@iep.kolasc.net.ru, <http://orcid.org/0000-0002-6695-5534>

Аннотация. Северный морской путь (СМП) в ближайшие десятилетия может трансформировать логистику морских грузовых перевозок и придать существенный импульс развитию северных регионов России. Дальнейшее функционирование Северного морского пути невозможно без создания современной портовой инфраструктуры. Чтобы принимать суда различных классов, портам необходима модернизация: строительство или ремонт морально и физически устаревших причальных сооружений, чтобы они отвечали современным требованиям. В статье анализируется процесс формирования инфраструктуры портов, расположенных на данном маршруте.

Цель исследования — рассмотреть возможности увеличения грузооборота за счет реализации проектов по строительству объектов портовой инфраструктуры Северного морского пути. В результате исследования были выделены наиболее значимые проекты в данной сфере и сделаны прогнозы по увеличению грузооборота в ближайшей перспективе за счет строящихся объектов. Изучены результаты санкционного давления на строительство портовой инфраструктуры, и сделан вывод о том, что влияние санкций на формирование инфраструктуры приводит к сдвигу сроков реализации проектов, но не на конечную цель. В то же время санкционные ограничения могут повлиять на грузооборот из-за отмены ряда контрактов по строительству танкеров-газовозов. Кроме того, по этой же причине прекратились поставки судового оборудования для танкеров, строящихся в России.

Новизна исследования заключается в выявлении объектов строящейся портовой инфраструктуры, способных увеличить грузооборот по СМП, и определении их вклада в грузоперевозки на ближайшую и среднесрочную перспективу. Практическая значимость представленного исследования состоит в том, что сделанные выводы направлены на дальнейшее развитие СМП. Стремительное изменение международной обстановки и экономической ситуации в стране определяют перспективность будущих исследований по данной проблематике.

Ключевые слова: арктический регион, Северный морской путь, арктические порты, портовая инфраструктура, санкционное давление, увеличение грузооборота

Благодарности: работа выполнена в рамках темы № 123012500051-8 Института экономических проблем «Стратегическое планирование развития Арктики в новых геоэкономических и политических условиях» по госзаданию ФИЦ КНЦ РАН.

Для цитирования: Николаева А. Б. Развитие портовой инфраструктуры как потенциал для увеличения грузооборота Северного морского пути // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2023. № 3. С. 140–149. <https://doi:10.37614/2220-802X.3.2023.81.009>.

PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF INDUSTRIES AND SECTORS OF THE ECONOMY IN THE NORTH AND IN THE ARCTIC

Original article

ENHANCING CARGO CAPACITY ALONG THE NORTHERN SEA ROUTE THROUGH HARBOR INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

Anna B. Nikolaeva

Luzin Institute for Economic Studies of the Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences, Apatity, Russia
nikolaeva1@iep.kolasc.net.ru, <http://orcid.org/0000-0002-6695-5534>

Abstract. In the coming decades, the Northern Sea Route (NSR) can transform sea cargo logistics, acting as a significant catalyst for the development of the North of Russia. However, the NSR's continued viability hinges upon the presence of modern harbor infrastructure. To accommodate vessels of various classes, it is imperative to modernize harbors

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕЙ И СЕКТОРОВ ЭКОНОМИКИ НА СЕВЕРЕ И В АРКТИКЕ

by constructing new or refurbishing old berthing facilities to align them with contemporary standards. The article analyzes the process of developing harbor infrastructure along the NSR.

The goal of the study is to explore the prospects for boosting cargo capacity through the implementation of harbor infrastructure projects along the NSR. The study identifies the key projects in this domain and provides forecasts for cargo capacity growth in the near future attributed to ongoing infrastructure developments. The study also delves into the ramifications of sanctions on harbor infrastructure development. It is concluded that while sanctions may alter project timelines, they do not impede the ultimate objective. However, they can disrupt cargo transportation by leading to the cancellation of contracts for gas tanker construction and the cessation of ship equipment supplies for tankers manufactured in Russia.

The novelty of the study lies in its identification of harbor infrastructure projects poised to bolster cargo capacity along the NSR, elucidating their near and medium-term impact on cargo transportation.

The practical significance of the study resides in its implications for the continued growth of the NSR. Given the fluid international and domestic economic landscapes, future research in this realm is critical to understanding evolving prospects.

Keywords: Arctic, Northern Sea Route, Arctic harbors, harbor infrastructure, sanctions impact, cargo tonnage growth.

Acknowledgments: This study was conducted at the Institute for Economic Studies within the National Research Project No. 123012500051-8, titled “Strategic Planning for Arctic Development under New Geo-Economic and Political Realities”.

For citation: Nikolaeva A. B. Enhancing cargo capacity along the Northern Sea Route through harbor infrastructure development. *Sever i rynek: formirovanie ekonomicheskogo poriyadka* [The North and the Market: Forming the Economic Order], 2023, no. 2, pp. 140–149. <https://doi:10.37614/2220-802X.3.2023.81.009>. (In Russ.).

Введение

Северный морской путь представляет собой арктическую судоходную трассу России. Его развитие как конкурентоспособной национальной транспортной коммуникации является одной из первоочередных задач России по защите национальных интересов¹.

Функционирование СМП невозможно без морских портов, расположенных на этой трассе. В 1990-х гг. портовая инфраструктура стала постепенно приходить в упадок, поскольку в основном была создана до 1970–1980-х гг., а отсутствие капитального ремонта отрицательно сказалось на ее состоянии. Экономические реформы, проводимые в то время, негативно повлияли на работу трассы. Регионы, территориально связанные с СМП, постепенно снижали или прекращали производственную деятельность, в результате чего грузооборот существенно сократился, что отразилось на инфраструктуре арктических портов, усугубив проблему. Таким образом, арктические порты являются наиболее проблемным элементом всей инфраструктуры Северного морского пути.

Вследствие сокращения финансирования на модернизацию портовой инфраструктуры в последние

десятилетия функционирование ряда арктических портов стало нерентабельно. Требуется капитальный ремонт, реконструкция или дноуглубительные работы, чтобы было возможно принимать современные суда².

Актуальность изучения данного вопроса определяется тем, что развитие инфраструктуры морских портов Северного морского пути является одним из стратегических приоритетов государственной политики РФ в Арктике. Для улучшения функционирования СМП государством был принят ряд документов³.

Для достижения поставленной цели исследования необходимо решить ряд задач:

- 1) выделить строящиеся объекты портовой инфраструктуры СМП, которые могут оказать влияние на повышение грузооборота;
- 2) провести анализ результатов санкционного давления при строительстве объектов инфраструктуры;
- 3) рассмотреть перспективы увеличения грузооборота в аспекте строительства портовой инфраструктуры в ближайшем будущем (2024 г.) и среднесрочной перспективе (до 2030 г.).

¹ Вехи большого пути. Северный морской путь и его главные порты // Инвестиционный портал Арктической зоны России. URL: <https://arctic-russia.ru/article/vekhi-bolshogo-puti/> (дата обращения: 02.02.2023).

² Митько А. В. Перспективы развития портовой инфраструктуры Арктического региона // *Neftegaz.RU*. 2021. № 4. URL: <https://magazine.neftegaz.ru/articles/shelf/677139-perspektivy-razvitiya-portovoy-infrastruktury-arkticheskogo-regiona/> (дата обращения: 17.02.2023).

³ См.: Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации: указ Президента РФ от 31.07.2022 № 512. URL: <http://www.consultant.ru/law/hotdocs/76567.html/> (дата обращения: 10.02.2023); Об утверждении комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры

на период до 2024 года: распоряжение Правительства РФ от 30.09.2018 № 2101-р (ред. от 13 апреля 2022 г.). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_308743/e2924c25bca18b9070f6b8fc17747bd6f02eb32a/ (дата обращения: 10.02.2023); О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/ (дата обращения: 10.02.2023); Об утверждении Плана развития Северного морского пути на период до 2035 года: распоряжение Правительства РФ от 01.08.2022 № 2115-р (в ред. распоряжения Правительства РФ от 28.04.2023 № 1103-р). URL: <http://www.consultant.ru/law/hotdocs/76610.html/> (дата обращения: 14.07.2023).

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕЙ И СЕКТОРОВ ЭКОНОМИКИ НА СЕВЕРЕ И В АРКТИКЕ

Материалы и методы

В научной литературе изучению проблем функционирования Северного морского пути посвящено достаточно много исследований, особо следует отметить научный вклад в этом направлении, сделанный В. С. Селиным [1, 2], А. В. Истоминым [3, 4], К. В. Павловым [5]. Большое количество работ посвящено изучению вопроса развития арктических морских коммуникаций и возможности увеличения грузооборота СМП [1, 2, 5–8] и др.

Перспективы развития СМП и его портовой инфраструктуры в российской части Арктической зоны в немалой степени связаны с освоением значительных запасов минерально-сырьевых ресурсов [9, 10], которые в основном формируют его грузовую базу [11].

Зарубежные специалисты не отрицают интереса к Северному морскому пути вследствие того, что он является более коротким маршрутом, чем другие, что ведет к сокращению расходов на транспортировку и времени в пути [12–15]. Некоторые аналитики допускают, что изменение климата в будущем сделает трассу удобной и безопасной для судоходства [16, 17]. Однако ряд экспертов говорит о сложности прохождения трассы, ее непредсказуемости и плохо развитой инфраструктуре [18, 19], они полагают, что сопоставить Севморпуть с иными морскими проходами в аспекте безопасности движения станет возможно лишь в отдаленной перспективе.

Поскольку в дальнейшем планируется увеличение грузооборота Северного морского пути, то необходимо принятие мер по повышению привлекательности использования маршрута [20]. В частности, надо перейти к принципу экономической эффективности, для чего должна быть создана современная транспортная система с возможностью увеличения как внутренних, так и импортно-экспортных грузоперевозок [21].

Как уже указывалось выше, портам Северного морского пути требуется модернизация, которая предполагает строительство новых или ремонт устаревших причальных сооружений, а также проведение работ по дноуглублению, без этого невозможно будет принимать современные суда различных классов и т. п. [9, 22].

При написании статьи были использованы методы экономического анализа, сравнения и обобщения, а в ходе исследования — метод экспертных оценок, применение которого оправдано при недостатке имеющейся информации и неосуществимости математической формализации процесса решения. Информационную базу составили научные статьи,

научные доклады, монографии, нормативно правовые документы и информационные сайты.

Результаты и обсуждение

В мае 2018 г. был принят Указ Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»⁴, в соответствии с которым грузовые потоки по Севморпути в 2024 г. должны возрасти до 80 млн т. Дальнейшее увеличение грузооборота предусмотрено в «Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года»⁵, в соответствии с которой предполагается рост объема перевозок до 120 млн т к 2030 г. и до 160 млн т к 2035 г. (рис.). Грузооборот СМП за 2022 г. превысил 34 млн т.

Увеличение грузопотока предполагает рост грузовой базы и интенсивности навигации, для чего, в свою очередь, необходимо наличие современной портовой инфраструктуры⁶.

Показатели роста должны быть достигнуты вследствие развития нефтегазового сектора в Арктике. За счет освоения арктических месторождений Россия рассчитывает выйти на добычу газа и нефти в 90 и 25 % от общемирового объема соответственно и стать мировым лидером на рынке сжиженного природного газа (СПГ) при производстве до 120 млн т СПГ в год. Предполагается, что грузопотоки по Севморпути будут расти, в первую очередь, за счет отечественных грузоперевозчиков.

Государственной корпорацией по атомной энергии «Росатом» готовится план развития инфраструктуры СМП, для синхронизации процессов перевозки грузов, модернизации и строительства портов и т. п.

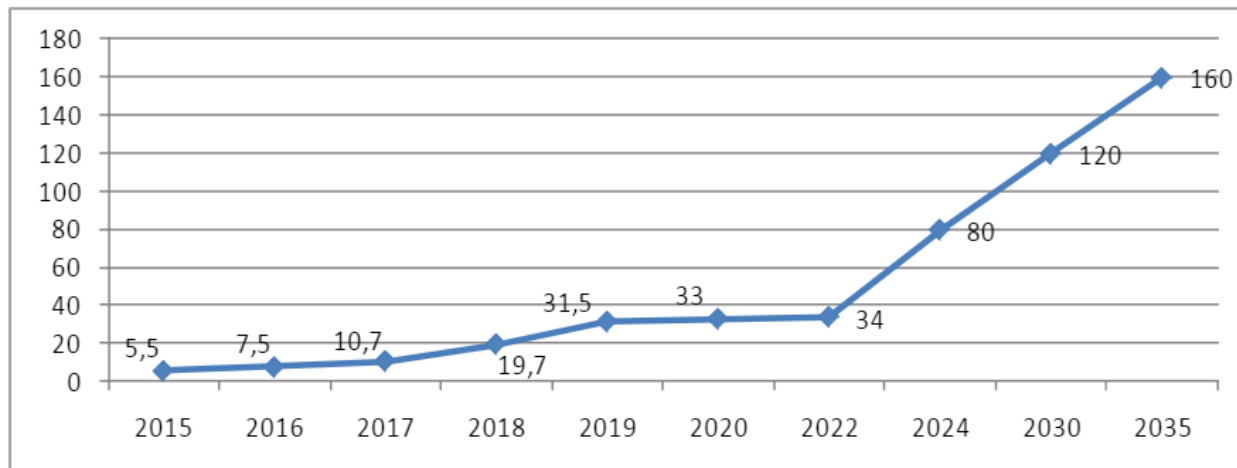
Первый этап (до 2024 г.) предполагает рост объема грузовых перевозок до 80 млн т, который будет осуществляться за счет расширения перевозок. Второй этап (2024–2030 гг.) характеризуется увеличением интенсивности навигации. Уже сейчас загрузка СМП в восточном направлении оценивается 20 млн т в год. Это коррелирует с проектами компании ПАО «НОВАТЭК» в сфере перевозки СПГ. Третий этап (после 2030 г.). К этому времени планируется ввести в эксплуатацию атомный ледокол «Лидер», в связи с чем станет возможна круглогодичная перевозка грузов в восточной акватории СМП, что позволит обеспечить поставки углеводородных ресурсов на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Предполагается, что в этот период начнется эксплуатация месторождений сырой нефти, расположенных на Ямальском и Гыданском полуостровах.

⁴ URL: <http://static.kremlin.ru/media/acts/files/0001201805070038.pdf> (дата обращения: 10.02.2023).

⁵ URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033?index=2&rangeSize=1> (дата обращения: 10.02.2023).

⁶ Чижевский А. Грузооборот по Северному морскому пути // Neftegaz.RU. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/658338-v-2020-g-gruzooborot-po-severnomu-morskому-puti/> (дата обращения: 14.02.2023).

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕЙ И СЕКТОРОВ ЭКОНОМИКИ НА СЕВЕРЕ И В АРКТИКЕ



Фактический (до 2022 г.) и проектный (с 2024 г.) объем грузовых перевозок по СМП, млн т.

Примечание. Построено автором по данным: Федеральное государственное казенное учреждение «Администрация Северного морского пути» // Информационный аналитико-статистический центр Росморречфлота: офиц. сайт. URL: <http://www.nsga.ru> (дата обращения: 14.02.2023)

В упомянутом ранее распоряжении Правительства РФ от 28 апреля 2023 г. № 1103-р был утвержден План развития Северного морского пути на период до 2035 г. В разделе «Транспортная инфраструктура» Плана предусмотрено обеспечение перевозок в акватории Севморпути сопутствующей портовой инфраструктурой. Согласно этому Плану, к 2030 г. СМП будет международным судоходным маршрутом с необходимой инфраструктурой, имеющим возможности обеспечения безопасности судоходства, там же выделяется ряд объектов, строительство которых может оказать позитивное влияние на грузооборот СМП.

Терминал «Утренний» будет расположен в морском порту Сабетта. Необходимые работы, предусмотренные контрактом, выполнены. Стоимость строительства терминала — 95,7 млрд руб., согласно Плану развития Северного морского пути на период до 2035 г., 70 % финансируется государственным бюджетом России⁷ (40,55 млрд руб.).

Функционирование терминала позволит увеличить производство углеводородов более чем на 20 млн т в год (табл.), из которых СПГ составит 19,8 млн т, газовый конденсат — порядка 1,6 млн т.

С введением антиросийских санкций несколько зарубежных компаний, включая Technip (Франция), Saipem (Италия) и Baker Hughes (США), вышли из арктического проекта ПАО «НОВАТЭК» по возведению объектов в порту Сабетта. В результате

произошли задержки в строительстве. Несмотря на это, предполагается, что первая производственная линия откроется в конце 2023 г., таким образом, произойдет отставание от намеченного графика на год⁸.

Нефтеналивной терминал в порту «Бухта Север» проекта «Восток Ойл»⁹ будет производить перевалку нефти с месторождений «Восток Ойл». В ходе реализации данного проекта к 2030 г. предполагается построить 102 резервуара. На первом этапе мощность терминала оценивается в объеме до 25–30 млн т в год, с дальнейшим выходом на 100 млн т в год в 2030 г. (см. табл.). Ресурсы «Восток Ойл» составляют 6,5 млрд т нефти, инвестиции из бюджета РФ — более 3,7 млрд руб. (согласно Плану развития Северного морского пути на период до 2035 г.).

Терминал угольный «Енисей». Проект обладает статусом регионального инвестиционного проекта (РИП), реализуется ООО «Северная звезда» и направлен на освоение Сырадасайского месторождения угля. Первый этап предполагает создание угольного разреза мощностью 5 млн т в год, второй — 10 млн т угля в год (см. табл.). Согласно Плану, бюджетное финансирование на строительство грузового причала и канала морского угольного терминала в 2023 г. составит 3,19 млрд руб.

Морской терминал, мыс Наглейнын, порт Певек. Предполагается начать строительство объектов грузового терминала в 2023 г., завершить — в 2026 г.

⁷ Арктик СПГ: сайт. URL: <https://arcticspg.ru/proekt/terminal-utrenniy/> (дата обращения: 13.03.2023).

⁸ ИАА «ПортНьюс». URL: <https://портньюс.рф/news/340432/> (дата обращения: 13.03.2023).

⁹ Гидрографическое предприятие определено застройщиком терминала «Порт бухта Север» проекта «Восток Ойл» // ИАА «ПортНьюс». 2023. 20 янв. URL: <https://портньюс.рф/news/341701/> (дата обращения: 10.02.2023).

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕЙ И СЕКТОРОВ ЭКОНОМИКИ НА СЕВЕРЕ И В АРКТИКЕ

Терминал будет использоваться для отгрузки продукции Баимского горно-обогатительного комбината. Мощность — до 2 млн т в год (см. табл.).

Баимское золото-медное месторождение является крупнейшим в мире неосвоенным месторождением, но пока проект находится на стадии планирования.

Строящиеся объекты портовой инфраструктуры, а также сопутствующей наземной транспортной инфраструктуры СМП согласно Плану развития Северного морского пути на период до 2035 г.

№ п/п	Объект	Сроки реализации проекта, год план/факт	Портовая мощность, млн т	Примечание
1	Терминал СПГ «Утренний», порт Сабетта	2022–2023	21,6	Осень 2023 г. — 7 млн т в год
2	Терминал «Бухта Север», проект «Восток Ойл»	2023–2024	100	В 2024 г. — 25 млн т; 2030 г. — до 100 млн т
3	Терминал угольный «Енисей»	2023/2023–2026	5-10	Конец 2023 г. — 1 млн т
4	Морской терминал, мыс Наглейнын, порт Певек	2023–2026 / н.д.	2	Проект находится на стадии планирования
5	Морской перегрузочный комплекс СПГ, Камчатский край	2022–2024	20-22	Запуск планируется в конце 2023, т. е. раньше срока
6	Морской перегрузочный комплекс СПГ, Мурманская область	2022–2023	20	—
7	Специализированный терминал навалочных грузов «Тулома», порт Мурманск	2024–2025 / н. д.	4–6	Перспективы строительства не ясны
8	Восточный транспортно-логистический узел для перевалки транзитных контейнерных грузов, порт Владивосток	2024–2026 / н. д.	1 млн контейнеров	Проект на стадии согласования документации
9	Комплексное развитие Архангельского транспортного узла	2018–2023 2026–2030	38	Проект на стадии планирования
10	Комплекс по перегрузке угля «Лавна»	2022–2024	18	В 2024 г. — 9 млн т

Примечание. Составлено автором на основе открытых информационных сайтов, указанных в тексте статьи ссылок [7–18].

См.: Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г.: распоряжение Правительства РФ от 28.04.2023 № 2115-р // Гарант.ру: сайт. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/> (дата обращения: 14.07.2023).

Морской перегрузочный комплекс СПГ, бухта Бечевинская, Камчатский край. Дочерняя компания ПАО «НОВАТЭК» — ООО «Арктическая перевалка» реализует масштабный проект по строительству и организации морских перегрузочных комплексов (МПК) СПГ на Камчатке¹⁰ и в Мурманской области. Объем инвестиций в данный проект составит порядка 6 млрд руб. Мощность терминала — до 20–22 млн т в год. (см. табл.).

Морской перегрузочный комплекс СПГ, район губы Ура, Мурманская область. Комплекс предназначен для перевалки СПГ, который будет доставляться

с месторождений Арктики до перегрузочного комплекса танкерами, а затем загружаться во временные плавучие хранилища.

У обоих терминалов будет по плавучему хранилищу газа объемом 360 тыс. м³ и две рейдовых якорных стоянки для осуществления операций «борт в борт». По словам генерального директора ООО «Арктическая перевалка» Ю. Сафьянова, суммарная мощность терминалов более 40 млн т в год будет способствовать повышению грузооборота по СМП в ближайшей перспективе. Он также отметил, что оба проекта реализуются ускоренными темпами¹¹.

¹⁰ «Новатэк» ускоряет реализацию СПГ-проекта на Камчатке // ИАА «Seanews». URL: <https://seanews.ru/2023/01/20/ru-2-4-mlrd-investicij-v-spg-terminaly-v-murmanske-i-na-kamchatke/> (дата обращения: 10.02.2023).

¹¹ В Заполярье появится морской перегрузочный комплекс от «НОВАТЭК» // МК в Мурманске: сетевое издание. 2023. 20 янв. URL: <https://murmansk.mk.ru/economics/2023/01/20/v-zapolyare-poyavitsya-morskoj-peregruzochnyy-kompleks-ot-novatek.html> (дата обращения: 14.02.2023).

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕЙ И СЕКТОРОВ ЭКОНОМИКИ НА СЕВЕРЕ И В АРКТИКЕ

Перевалочные терминалы в Мурманске и на Камчатке планируется запустить уже в 2023 г., они необходимы для перегрузки СПГ с проектов «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2» из танкеров ледового класса Arc7, способных проходить Севморпуть, на обычные конвенциональные суда, стоимость фрахта которых ниже. В настоящее время перевалка осуществляется в порту Зебрюгг (Бельгия). При использовании перевалочных терминалов компания перестанет зависеть от европейских портов. По словам главы ПАО «НОВАТЭК» Л. Михельсона, компания будет продавать СПГ непосредственно в перевалочных пунктах на условиях FOB (free-on-board). Кроме того, по его мнению, функционирование терминалов приведет к стабилизации цен на рынке¹².

Аналитик энергетического центра бизнес-школы Сколково А. Собко считает, что при использовании перегрузочного терминала в Мурманской области, транспортное плечо для газозовов ледового класса в западном направлении сокращается почти в 2,5 раза по сравнению с перегрузкой на терминалах Западной Европы. Эта оптимизация позволит высвободить большее число судов ледового класса для экспорта по СМП в восточном направлении, что актуально в летний навигационный период¹³.

Исходя из прогнозов ПАО «НОВАТЭК», в 2027 г. производство СПГ на Ямале и Гыдане выйдет на уровень 44,2 млн т и превысит пропускную способность морских перегрузочных комплексов, что потребует их расширения. По оценке главы консультационного центра «Гекон» М. Григорьева, строительство дополнительных мощностей может занять три года от момента размещения заказа¹⁴.

Специализированный терминал навалочных грузов «Тулума», порт Мурманск. ООО «Морской терминал Тулома» является резидентом территории опережающего развития «Столица Арктики» в Мурманской области и был заказчиком проекта по перевалке навалочных грузов мощностью до 6 млн т в год. Стоимость строительства должна была составить 14 млрд руб., однако проектировщик АО «ЛЕНМОРНИПРОЕКТ» не уложился в указанную сумму, заложенные в расчетах расходы на строительство выросли до 23 млрд руб. В результате заказчик отказался от проекта¹⁵. Официальных сообщений о сроках начала

строительства объекта не было. В данном случае сложно сказать, было ли это прямым результатом санкционной политики, но, по-видимому, это следствие роста цен и инфляционных ожиданий в экономике. Правительство региона надеется, что реализация проекта будет содействовать развитию СМП, но перспективы строительства данного терминала пока не ясны.

Восточный транспортно-логистический узел для перевалки транзитных контейнерных грузов, порт Владивосток. Транспортный узел предназначен для оказания комплексных услуг при осуществлении международных морских грузоперевозок. Реализация проекта позволит увеличить перерабатывающие мощности портовой инфраструктуры региона, что значительно повысит конкурентоспособность отрасли и создаст условия для роста грузопотока по СМП. В настоящее время проводятся изыскательские работы, разработка проектной документации, получение согласующей и разрешительной документации¹⁶.

Первый этап (лето 2023 г. — осень 2024 г.) предполагает строительство транспортно-логистического центра на 1 млн контейнеров. На втором этапе в бухте Суходол к 2025 г. будет построен глубоководный контейнерный терминал мощностью 3 млн TEU.

В Приморском крае одновременно ведется строительство шести новых портов, которые прибавят к существующему грузообороту транспортного узла 100 млн т грузов. О том, каким образом функционирование данного транспортного узла отразится на грузопотоке СМП, пока данных нет.

Комплекс по перегрузке угля «Лавна». Строительство ведется в рамках проекта развития Мурманского транспортного узла. Предполагается возведение глубоководного причала, способного принимать сразу два крупнотоннажных судна. Инвестиции в проект составляют 34 млрд руб. Работа терминала будет осуществляться круглогодично, такую возможность предоставляет незамерзающий Кольский залив.

Готовность объекта в настоящее время составляет более 60 %. Отгрузка угля начнется в 2024 г. и составит 9 млн т на первом этапе, с дальнейшим увеличением до 18 млн т в год (см. табл.). В. Десятков, заместитель министра транспорта РФ, отметил, что финансирование проекта обеспечено в полном

¹² Дятел Т. Газ останется на плаву // Коммерсантъ. 2023. 27 февр. № 33. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5842381> (дата обращения: 15.03.2023).

¹³ В Мурманск буксируют плавучее хранилище СПГ // Arctic-Russia.ru: инвестиционный портал. URL: <https://www.arctic-russia.ru/news/> (дата обращения: 10.02.2023).

¹⁴ Дятел Т. Газ останется на плаву // Коммерсантъ 2023. 27 февр. № 33.

¹⁵ «Морской терминал Тулома» остался без проекта // Ведомости Санкт-Петербургский выпуск: сетевое издание. 2022. 21 октября. URL: <https://vedomosti-spb.ru/business/articles/2022/10/21/946649-morskoi-terminal-tuloma> (дата обращения: 10.02.2023).

¹⁶ В Приморье создадут восточный транспортно-логистический узел // РИА Regnum. URL: <https://regnum.ru/news/economy/3528219.html> (дата обращения: 15.03.2023).

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕЙ И СЕКТОРОВ ЭКОНОМИКИ НА СЕВЕРЕ И В АРКТИКЕ

объеме. Реализация проекта будет способствовать развитию новых рынков¹⁷ для экспорта в страны АТР, в том числе в Индию.

Комплексное развитие Архангельского транспортного узла. Переориентация транспортных потоков России с западного направления на восточное повысит значимость Архангельского порта и может сделать его одним из основных элементов в инфраструктуре СМП. Архангельский транспортный узел в настоящее время рассматривается как точка отправления каботажных грузов в регионы Дальневосточного федерального округа. Суммарная проектная мощность глубоководного порта¹⁸ составит 37,9 млн т в год.

К настоящему времени проведены геолого-изыскательские работы и обозначено место для сооружения терминалов. При развитии Архангельского порта планируется диверсифицировать грузовую базу вследствие использования специализированных терминалов для разнообразных грузов, но о реальных сдвигах в строительстве говорить пока рано.

По мнению доцента Финансового университета при Правительстве РФ, эксперта аналитического центра ИнфоТЭК В. Андрианова, выход из проектов по строительству европейских партнеров может лишь немного задержать их ввод в строй, но не помешать их запуску¹⁹. Это подтверждает проведенное исследование. Таким образом, результатом ухода западных компаний из некоторых нефтегазовых проектов является затягивание сроков строительства отдельных объектов портовой инфраструктуры. При этом следует отметить, что информации о планах по сокращению финансирования заявленных проектов нет. Всего на развитие Северного морского пути до 2035 г. планируется направить порядка 1,8 трлн руб.

Из строящихся объектов портовой инфраструктуры, которые могут увеличить грузооборот по СМП, необходимо выделить следующие (см. табл.):

- терминал СПГ «Утренний», порт Сабетта (осень 2023 г.) — 7 млн т (выход на полную мощность — 21,6 млн т);
- терминал «Бухта Север», проект «Восток Ойл» (2024 г.) — 25 млн т (2030 г. — 100 млн т);
- терминал угольный «Енисей» (конец 2023 г.) — 1 млн т (выход на полную мощность — 10 млн т);

- морской перегрузочный комплекс СПГ, Камчатский край, — 20 млн т;
- морской перегрузочный комплекс СПГ, Мурманская область, — 20 млн т;
- комплекс перегрузки угля «Лавна» (2024 г.) — 9 млн т (выход на полную мощность — 18 млн т).

Таким образом, мощности перечисленных строящихся портов позволят увеличить грузооборот более чем 80 млн т в 2024 г. и на 180 млн т в 2030 г. Это соответствует выполнению Комплексного плана и поставленной государством задачи по увеличению грузопотока по СМП.

Выводы были сделаны на основании степени готовности объектов и базируются на экспертных оценках специалистов. Проекты, находящиеся на стадии планирования, согласования документации или с неясными перспективами строительства, не учитывались.

Возвращаясь к санкционному воздействию на проекты в Арктике, следует отметить, последствия, не относящиеся напрямую к портовой инфраструктуре, но влияющие на грузооборот. В частности, для вывоза СПГ с «Арктик СПГ 2» ПАО «Новатэк» планировал построить флот из 21 танкера-газовоза ледового класса Arc7, из них 15 танкеров должны быть построены на ООО «Судоостроительный комплекс “Звезда”» на Дальнем Востоке. Перспективы их строительства пока не ясны из-за введения западных санкций на судовое оборудование. На верфи Daewoo Shipping & Marine Engineering (DSME) (Южная Корея) должны были быть построены 6 судов; ПАО «Совкомфлот» должен был стать владельцем 3 судов, собственником остальных 3 — компания MOL (Япония). Южная Корея расторгла контракт, заключенный с ПАО «Совкомфлот», контракт с Японией остался действующим²⁰.

Тем не менее, южнокорейская верфь (DSME) завершила строительство плавучего хранилища СПГ для перегрузочного комплекса ПАО «НОВАТЭК» в Мурманске. Судно Saam FSU (floating storage unit) в феврале 2023 г. вышло из южнокорейского порта Окпо и отправилось в Мурманск. Весь путь продлится несколько месяцев. Такое же хранилище для перегрузочного комплекса на Камчатке Koryak FSU, должно быть построено во II квартале 2023 г. Как уже

¹⁷ В «Лавне» обсудили развитие Мурманского транспортного узла // ИАА «SeaneWS». 2023. 17 февр. URL: <https://seaneWS.ru/2023/02/17/ru-v-lavne-obsudili-razvitie-murmanskogo-transportnogo-uzla/> (дата обращения: 16.03.2023).

¹⁸ Порт Архангельска должен стать ключевым элементом СМП, заявил Цыбульский // РИА Новости. 2022. 22 июля. URL: <https://ria.ru/20220722/arkhangelsk-1804253021.html> (дата обращения: 15.03.2023).

¹⁹ Тихонов С. Как западные санкции изменят планы по загрузке Северного морского пути // Рос. газ. 2022. 5 апреля. URL: <https://rg.ru/2022/04/05/kak-zapadnye-sankcii-izmeniat-plany-pozagruzke-severnogo-morskogo-puti.html> (дата обращения: 16.03.2023).

²⁰ «Коммерсантъ» узнал об отказе Кореи строить танкеры для «Арктик СПГ 2» // РБК: сетевое издание. 2022. 25 мая. URL: <https://www.rbc.ru/business/25/08/2023/64e5db929a794777c7f9009b> (дата обращения: 17.03.2023).

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕЙ И СЕКТОРОВ ЭКОНОМИКИ НА СЕВЕРЕ И В АРКТИКЕ

говорилось выше, использование данных плавучих хранилищ позволит ПАО «НОВАТЭК» оптимизировать логистику и вывозить весь СПГ со своих арктических проектов даже в случае задержки новых СПГ-танкеров.

Заключение

Проведенное исследование позволяет сделать следующие выводы:

- анализ процесса строительства объектов портовой инфраструктуры показал, что не все заявленные проекты будут реализованы в указанные сроки и, соответственно, не смогут оказать влияния на грузооборот СМП;
- задачи, поставленные правительством по увеличению грузовых потоков на Северном морском пути, будут выполнены, несмотря на то, что осуществление ряда проектов по строительству инфраструктуры портов находится под вопросом;

• введенные против России санкции в основном повлияли на сроки ввода объектов, но не на конечную цель строительства, при этом санкционное давление может негативно отразиться на планах по росту грузопотоков СМП из-за возникших проблем со строительством танкеров-газовозов.

Новизна исследования заключается в выявлении объектов строящейся портовой инфраструктуры, способных увеличить грузооборот по СМП, и определении их вклада в грузоперевозки на ближайшую и среднесрочную перспективу.

Практическая значимость представленного исследования состоит в том, что сделанные выводы нацелены на дальнейшее развитие СМП. Стремительное изменение международной обстановки, а также экономической ситуации в стране определяют перспективность будущих исследований по данной проблематике.

Список источников

1. Селин В. С. Движущие силы и проблемы развития грузопотоков Северного морского пути Арктика и Север // Арктика и Север. 2016. № 22. С. 87–100. <https://doi:10.17238/issn2221-2698.2016.22.87>.
2. Селин В. С. Современные тенденции и проблемы развития арктических морских грузопотоков // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2015. № 4 (40). С. 60–73. <https://doi:10.15838/esc/2015.4.40.4>.
3. Истомин А. В. Роль Северного морского пути в хозяйственном развитии и освоении северных территорий // Север промышленный. 2007. № 6-7. URL: <https://helion-ltd.ru/content072007/> (дата обращения: 26.04.2023).
4. Истомин А. В. Формирование основ современной стратегии природопользования в Евро-Арктическом регионе. Апатиты: КНЦ РАН, 2005. С. 471–481.
5. Павлов К. В., Селин В. С. Проблемы, тенденции и перспективы развития грузопотоков Северного морского пути // Региональная экономика: теория и практика. 2015. № 30. С. 2–12.
6. Факторный анализ и прогноз грузопотоков Северного морского пути / науч. ред. В. С. Селин, С. Ю. Козьменко. Апатиты: КНЦ РАН, 2015. С. 335.
7. Ерохин В. Л. Северный морской путь и арктические транспортные коридоры: проблемы использования и прогнозы коммерциализации грузоперевозок // Маркетинг и логистика. 2017. № 6 (14). С. 22–44. <https://doi.org/10.17308/econ.2021.2/3382>.
8. Николаева А. Б. Факторы, влияющие на грузооборот Северного морского пути // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2019. № 4 (66). С. 17–28. <https://doi:10.25702/KSC.2220-802X-4-2019-66-4-17-28>.
9. Ульченко М. В., Башмакова Е. П. Проблемы развития транспортной инфраструктуры в регионах Арктической зоны Российской Федерации // Экономика и управление: проблемы, решения. 2018. Т. 7, № 11. С. 45–52.
10. Башмакова Е. П., Ульченко М. В. Развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктической транспортной системы // Региональные проблемы преобразования экономики. 2019. № 12. С. 88–96. <https://doi:10.26726/1812-7096-2019-12-88-96>.
11. Иванова М. В., Данилин К. П., Кошкарев М. В. Северный морской путь как пространство согласования интересов для устойчивого социально-экономического развития Арктики // Арктика: экология и экономика. 2022. Т. 12, № 4. С. 538–550. <https://doi:10.25283/2223-4594-2022-4-538-550>.
12. Pierre C., Olivier F. Relevance of the Northern Sea Route (NSR) for bulk shipping. Transportation Research Part A: Policy and Practice. 78. 2015. No. 10. P. 337–346.
13. Furuichi M., Otsuka N. Cost analysis of the Northern Sea Route (NSR) and the conventional route shipping // In Proceedings of IAME Conference. Marseille. 2013. 3–5 July.
14. Verny J., Grigentin C. Container shipping on the Northern sea route // Intern. J. Production Economics. 122 (1). 2009. No. 11. P. 107–117.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕЙ И СЕКТОРОВ ЭКОНОМИКИ НА СЕВЕРЕ И В АРКТИКЕ

15. Carlsson M., Granholm N. Russia and the Arctic: analysis and discussion of Russian strategies / Swedish Defence Research Agency. Stockholm, 2013. P. 22–25.
16. Kitagawa H. Sustainable Development and Marine Transport in the Arctic Ocean-A Perspective and Cold Regions Technology // Proceedings of the Nineteenth International Offshore and Polar Engineering Conference (Osaka, Japan, 21–26 June 2009). 2009. P. 662–670.
17. Schoyen H., Brathen S. The Northern Sea Route versus the Suez Canal: cases from bulk shipping // J. Transport Geography. 2011. Vol. 19 (4), No. 7. P. 977–983.
18. Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage: routes, resources, governance, technology, and infrastructure / B. A. Farré [et al.] // Polar Geography. 2014. No. 4. P. 298–324. <https://doi:10.1080/1088937X.2014.965769>.
19. Zhang Y., Meng Q., Ng S. Shipping efficiency comparison between Northern Sea Route and the conventional Asia-Europe shipping route via Suez Canal // J. Transport Geography. 2016. <https://doi:10.1016/j.jtrangeo.2016.09.008>.
20. Воронина Е. П. Современные подходы к обеспечению комплексного развития Северного морского пути: маркетинг-анализ транспортно-логистического потенциала // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2022. № 4. С. 58–71. <https://doi:10.37614/2220-802X.4.2022.78.004>.
21. Гурлев И. В., Макоско А. А., Малыгин И. Г. Анализ состояния и развития транспортной системы Северного морского пути // Арктика: экология и экономика. 2022. Т. 12, № 2. С. 258–270. <https://doi:10.25283/2223-4594-2022-2-258-270>.
22. Селин В. С., Селин И. В. Тенденции развития арктических морских портов // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2018. № 1 (57). С. 55–66.

References

1. Selin V. S. Dvizhushhie sily i problemy razvitija gruzopotokov Severnogo morskogo puti [Driving forces and problems of development of cargo flows of the Northern Sea Route]. *Arktika i Sever* [The Arctic and the North], 2016, no. 22, pp. 87–100. (In Russ.). <https://doi:10.17238/issn2221-2698.2016.22.87>.
2. Selin V. S. Sovremennye tendencii i problemy razvitiya arkticheskikh morskikh gruzopotokov [Current trends and problems of development of Arctic sea cargo flows]. *Ekonomicheskie i social'nye peremeny: fakty, tendencii, prognoz* [Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast], 2015, no. 4 (40), pp. 60–73. (In Russ.). <https://doi:10.15838/esc/2015.4.40.4>.
3. Istomin A. V. Rol' Severnogo morskogo puti v hozyajstvennom razvitii i osvoenii severnykh territorij [The role of the Northern Sea Route in the economic development and development of the Northern territories]. *Sever promyshlennyj* [North Industrial], 2007, no. 6-7. (In Russ.). Available at: <https://helion-ltd.ru/content072007/> (accessed 26.04.23).
4. Istomin A. V. *Formirovanie osnov sovremennoj strategii prirodopol'zovaniya v Evro-Arkticheskom regione* [Formation of the foundations of a modern environmental management strategy in the Euro-Arctic region]. Apatity, KNC RAN, 2005, pp. 471–481.
5. Pavlov K. V., Selin V. S. Problemy, tendencii i perspektivy razvitija gruzopotokov Severnogo morskogo puti [Problems, trends and prospects for the development of cargo flows of the Northern Sea Route]. *Regional'naja jekonomika: teorija i praktika* [Regional economy: theory and practice], 2015, no. 30, pp. 2–9. (In Russ.).
6. *Faktornyj analiz i prognoz gruzopotokov Severnogo morskogo puti* [Factor analysis and forecast of cargo flows of the Northern Sea Route]. Apatity, KNC RAN, 2015, pp. 335.
7. Erohin V. L. Severnyj morskoy put' i arkticheskie transportnye koridory: problemy ispol'zovaniya i prognozy kommercializacii gruzoperevozok [The Northern Sea Route and Arctic Transport Corridors: Problems of Use and Forecasts of Commercialization of Cargo Transportation]. *Marketing i logistika* [Marketing & Logistics], 2017, no. 6 (14), pp. 22–44. (In Russ.).
8. Nikolaeva A. B. Faktory, vliyayushchie na gruzooborot Severnogo morskogo puti [Factors influencing the cargo turnover of the Northern Sea Route]. *Sever i rynek: formirovanie ekonomicheskogo porjadka* [The North and the Market: Shaping the Economic Order], 2019, no. 4 (66), pp. 17–28. (In Russ.). <https://doi:10.25702/KSC.2220-802X-4-2019-66-4-17-28>.
9. Ul'chenko M. V., Bashmakova E. P. Problemy razvitiya transportnoj infrastruktury v regionah Arkticheskoy zony Rossijskoj Federacii [Problems of development of transport infrastructure in the regions of the Arctic zone of the Russian Federation]. *Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniya* [Economics and Management: Problems, Solutions], 2018, vol. 7, no. 11, pp. 45–52. (In Russ.).
10. Bashmakova E. P., Ul'chenko M. V. Razvitie Severnogo morskogo puti i infrastruktury arkticheskoy transportnoj sistemy [Development of the Northern Sea Route and the infrastructure of the Arctic transport system]. *Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki* [Regional problems of economic transformation], 2019, no. 12, pp. 88–96. (In Russ.). <https://doi:10.26726/1812-7096-2019-12-88-96>.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕЙ И СЕКТОРОВ ЭКОНОМИКИ НА СЕВЕРЕ И В АРКТИКЕ

11. Ivanova M. V., Danilin K. P., Koshkarev M. V. Severnyj morskoy put' kak prostranstvo soglasovaniya interesov dlya ustojchivogo social'no-ekonomicheskogo razvitiya Arktiki [The Northern Sea Route as a Space for Coordination of Interests for Sustainable Socio-Economic Development of the Arctic]. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: ecology and economy], 2022, vol. 12, no. 4, pp. 538–550. (In Russ.). <https://doi:10.25283/2223-4594-2022-4-538-550>.
12. Pierre C., Olivier F. Relevance of the Northern Sea Route (NSR) for bulk shipping. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2015. vol. 78, no. 10, pp. 337–346.
13. Furuichi M., Otsuka N. Cost analysis of the Northern Sea Route (NSR) and the conventional route shipping. *Proceedings of IAME Conference (Marseille, France, 3-5 July, 2013)*, 2013.
14. Verny J., Grigentin C. Container shipping on the Northern sea route. *International Journal of Production Economics*, 2009, vol. 122 (1), no. 11, pp. 107–117.
15. Carlsson M., Granholm N. Russia and the Arctic: analysis and discussion of Russian strategies. Swedish Defence Research Agency. Stockholm, 2013, pp. 22–25.
16. Kitagawa H. Sustainable Development and Marine Transport in the Arctic Ocean-A Perspective and Cold Regions Technology. *Proceedings of the Nineteenth International Offshore and Polar Engineering Conference (Osaka, Japan, 21–26 June 2009)*, 2009, pp. 662–670.
17. Schoyen, H.; Brathen, S. The Northern Sea Route versus the Suez Canal: cases from bulk shipping. *Journal of Transport Geography*, 2011, vol. 19 (4), no. 7, pp. 977–983.
18. Farré B. A., Stephenson S. R., Chen L., Czub M., Dai Y., Demchev D. Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage: routes, resources, governance, technology, and infrastructure. *Polar Geography*, 2014, no. 4, pp. 298–324. <https://doi:10.1080/1088937X.2014.965769>.
19. Zhang Y., Meng Q., Ng S. Shipping efficiency comparison between Northern Sea Route and the conventional Asia-Europe shipping route via Suez Canal. *Journal of Transport Geography*. 2016. <https://doi:10.1016/j.jtrangeo.2016.09.008>.
20. Voronina E. P. Sovremennye podhody k obespecheniyu kompleksnogo razvitiya Severnogo morskogo puti: marketing-analiz transportno-logisticheskogo potenciala [Modern Approaches to Ensuring the Integrated Development of the Northern Sea Route: Marketing Analysis of Transport and Logistics Potential]. *Sever i rynek: formirovanie ekonomicheskogo poryadka* [The North and the Market: Shaping the Economic Order], 2022, no. 4, pp. 58–71. (In Russ.). <https://doi:10.37614/2220-802X.4.2022.78.004>.
21. Gurlev I. V., Makosko A. A., Malygin I. G. Analiz sostoyaniya i razvitiya transportnoj sistemy Severnogo morskogo puti [Analysis of the state and development of the transport system of the Northern Sea Route]. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: ecology and economy], 2022, vol. 12, no. 2., pp. 258–270. (In Russ.). <https://doi:10.25283/2223-4594-2022-2-258-270>.
22. Selin V. S., Selin I. V. Tendencii razvitiya arkticheskikh morskikh portov [Trends in the development of Arctic seaports]. *Sever i rynek: formirovanie ekonomicheskogo poryadka* [The North and the Market: Shaping the Economic Order], 2018, no. 1 (57), pp. 55–66. (In Russ.).

Об авторе

А. Б. Николаева — канд. экон. наук, доцент, старший научный сотрудник

About the author

A. B. Nikolaeva — PhD (Economics), Associate Professor, Senior Researcher

Статья поступила в редакцию 15 мая 2023 года.

Статья принята к публикации 8 августа 2023 года.

The article was submitted on May, 2023.

Accepted for publication on August 8, 2023.