Одной из главных тем на встрече Президента РФ Владимира Путина с руководителем «Росатома» Алексеем Лихачевым стало развитие Северного морского пути.

Глава госкорпорации сообщил, что «Росатом», являющийся оператором СМП, «движется в сторону круглогодичного использования» полярной транспортной артерии.

В мае, когда условия арктической навигации характеризуются самой сложной ледовой обстановкой, ведомство Алексея Лихачева совместно с ПАО «НОВАТЭК» и «Совкомфлотом» осуществили в тестовом режиме сверхдальние проводки двух танкеров-газовозов «Владимира Воронина» и «Кристофа де Маржери». Они доставили сжиженные углеводороды азиатским потребителям. Эксперимент признан более чем удачным.

Танкеры в сопровождении ледоколов прошли по Северному морскому пути со скоростью в 12 узлов. Такой темп обеспечивает высокую рентабельность полярной логистики.

Алексей Лихачев также сообщил, что объем грузов, перемещаемых по СМП, постоянно возрастает, опережая плановые показатели роста перевозок.

Глава государства ранее поставил задачу довести этот показатель до 80 млн тонн в 2024 году. Руководитель «Росатома» проинформировал президента, что уже в текущем году объем грузов превысит рубеж в 30 млн тонн. Достичь этой величины планировалось годом позже.

Объем камчатской рыбы, которую доставляют российским потребителям с использованием полярной логистики, пока невелик. В сентябре минувшего года из Петропавловска в Санкт-Петербург лихтеровоз «Севморпуть» перевез 5 тысяч тонн морепродуктов. Едва ли следует ожидать, что текущие поставки окажутся значительно существеннее. Вновь запланирован только осенний визит на Камчатку «Севморпути». Даже при наличии груза за один рейс он не сможет перевезти более 8 тысяч тонн.

Остается под вопросом и коммерческая целесообразность перевозок с загрузкой в одном направлении. Многие специалисты считают, что рентабельность полярной логистики для края, в том числе в интересах качественного роста поставок морепродуктов в европейскую часть страны, может обеспечить только переориентация части грузопотоков, предназначенных для Камчатки и Чукотки, из портов Приморья и Хабаровского края на терминалы в Мурманске или Архангельске. Разумеется, что речь идет не обо всех грузах, а лишь о тех, которые до Ванино, Находки и Владивостока преодолевают тысячи километров по железной дороге.

Таким грузом может оказаться, например, зерно для «Камчатской мельницы». Годовые потребности предприятия составляют около 16 тысяч тонн. Но переориентация логистики возможна лишь после того, как навигация на СМП станет круглогодичной, реальность которой, как следует из доклада Алексея Лихачева Владимиру Путину, очевидна.

Владимир СЛАБУКА