Газовая логистика на Восток: как санкции перекроили маршруты и что ждет «Силу Сибири – 2»

Трансформация экспортных маршрутов российского газа в Китай за последние два года представляет собой уникальный логистический кейс: классические цепочки поставок были разрушены внешним давлением, а на их месте возникли многоступенчатые схемы, сочетающие короткое ледовое плечо, перевалку на камчатских и мурманских комплексах и финишную доставку конвенциональными судами. Статистика фиксирует рекордные объемы прокачки по «Силе Сибири», однако этот успех упирается в физический потолок трубы.

Трубопроводный экспорт

Профессор кафедры логистики Финансового университета при Правительстве РФ Надежда Капустина акцентирует внимание на том, что трубопроводный экспорт в Китай превратился из вспомогательного канала в системообразующий. И действительно, «Сила Сибири», вышедшая на проектную мощность, работает практически на пределе своих контрактных возможностей, что подтверждается данными ведущего аналитика «АМаркетс» Игоря Расторгуева о прокачке в пиковый период зимы 2025–2026 годов до 112 млн куб. м в сутки, что даже превышает паспортные значения. Директор по развитию ООО «Энергия Плюс» Павел Марышев добавляет, что в прошлом году объем российского трубопроводного экспорта в Китай вырос на 25% и достиг 38 млрд куб. м, что позволило России обойти Туркменистан и стать крупнейшим поставщиком трубопроводного газа в Поднебесную.

Резервы дальнейшего наращивания без нового строительства, как указывает Н. Капустина, следует искать разве что в дальневосточном маршруте и дозагрузке существующей трубы сверх годового контрактного объема. Однако у «Силы Сибири» есть объективный предел возможностей, который упирается в переговорную позицию китайской стороны, традиционно не спешащей связывать себя обязательствами до согласования ценовых параметров «Силы Сибири – 2». При этом, как отмечает П. Марышев, ситуация с газопроводом «Сахалин – Хабаровск – Владивосток – Китай» более прозрачна: он находится на финишной прямой с запуском в 2027 году. Тогда как «Сила Сибири – 2», несмотря на подписание юридически обязывающего меморандума 2 сентября 2025 года и выбор трассы через Монголию, все еще находится на сложной стадии предпроектной проработки.

Сегодня Пекин не готов платить за трубу, а газ хочет получать по внутрироссийским ценам – достаточно острая позиция. В любом случае ожидать запуска «Силы Сибири – 2» запланированной мощностью 50 млрд куб. м в ближайшие годы не следует

«Не решено два ключевых вопроса: кто будет платить за создание инфраструктуры и по какой цене газ будет продаваться. Подозреваю, что коллапс на мировом энергетическом рынке подтолкнет Китай к сглаживанию переговорных углов. Сегодня Пекин не готов платить за трубу, а газ хочет получать по внутрироссийским ценам – достаточно острая позиция. В любом случае ожидать запуска «Силы Сибири – 2» запланированной мощностью 50 млрд куб. м в ближайшие годы не следует», – комментирует П. Марышев.

По состоянию на май 2026 года вице-премьер Александр Новак говорил, что эта работа находится «на финальной стадии», однако четкого понимания конкретных сроков запуска пока нет. По оценке И. Расторгуева, реалистичный горизонт коммерческого старта лежит не раньше конца текущего десятилетия.

Морская логистика и Северный морской путь

В параллельной плоскости развивается морская логистика, где санкционное давление породило схемы, которые еще недавно показались бы экзотикой. Здесь наиболее рациональной моделью, по мнению Н. Капустиной, остается разделение маршрута на ледовое и открытое плечо. Дорогостоящие танкеры класса Arc7 работают на коротком арктическом отрезке, доставляя груз к перегрузочным пунктам. Затем конвенциональные суда везут его дальше в Азию.

При этом, как подчеркивает П. Марышев, Северный морской путь остается маршрутом с наиболее высоким потенциалом. Небольшая длина транспортного плеча от российских добывающих мощностей до перспективных рынков АТР компенсирует необходимость ледовой проходки. Если гнать танкер через Европу, сроки поставки превышают пять недель, если через СМП без перевалки в дальневосточных портах – всего три недели. На дистанции это дает существенную экономическую разницу. Северный маршрут исключает риски военного характера, чего не скажешь о южном варианте: ситуация вокруг Ормузского пролива в очередной раз доказывает нестабильность некоторых каналов поставки.

Главной проблемой для развития СМП, по мнению П. Марышева, остается недостаток танкеров высокого ледового класса. Долгое время монополистом в этом бизнесе была Южная Корея. Именно ее верфи поставляли СПГ-танкеры Arc7 для российских компаний. После введения санкций поставки прекратились, а российские производители начали самостоятельно создавать профильные суда. Главным заводом здесь является ССК «Звезда». Темпы производства СПГ-танкеров далеки от оптимальных. Кроме того, пока суда собирают из корейских компонентов, завезенных в докризисные годы, продолжает эксперт.

Однако есть и позитив: китайские верфи активно развиваются, нагоняя корейских конкурентов. «Если они будут готовы предоставить собственные суда для перевозки сырья, например с «Арктик СПГ – 2», получится устойчивая цепочка поставок», – считает П. Марышев.

Перегрузочные комплексы как инфраструктурный ответ

Инфраструктурным ответом на подобные вызовы, согласно анализу Н. Капустиной, стали морские перегрузочные комплексы на базе плавучих хранилищ, такие как Saam FSU в Мурманской области и Koryak FSU в бухте Бечевинская на Камчатке. Оба комплекса, равно как и управляющая ими компания, оказались под американскими санкциями, что не остановило перевалку по схеме «борт в борт», включая беспрецедентные операции одновременной погрузки и разгрузки. Отработана и перевалка в Кильдинском проливе Баренцева моря, куда конвенциональные газовозы подходят за грузом, доставленным ледовыми судами из Сабетты.

Как отмечает управляющий партнер агентства «ВМТ Консалт» Екатерина Косарева, узкое место поставок газа через Дальний Восток по морю – ограниченная пропускная способность портов. Эта проблема находится на контроле властей. Так, на Камчатке в бухте Бечевинская после приостановки продолжается строительство морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа проектной мощностью 21,7 млн т СПГ в год. Кроме расширения экспортного потенциала, проект позволит продвинуться в газификации полуострова.

Влияние санкций

Санкционный запрет западных стран на страхование и фрахт танкеров, как констатирует Н. Капустина, болезненно ударил по доступности специализированного тоннажа. Недостаток газовозов вынуждал даже приостанавливать добычу на первой линии «Арктик СПГ – 2», а корейские верфи расторгали контракты на строительство судов для российских проектов. Ставка закономерно сместилась на отечественную судостроительную программу. Головной газовоз «Алексей Косыгин» постройки ССК «Звезда» уже принят в эксплуатацию и должен повысить ритмичность отгрузок. Хотя серия из полутора десятков судов достраивается медленнее, чем хотелось бы отрасли.

И. Расторгуев добавляет, что флот танкеров «Ямал СПГ» рискует остаться без страхового покрытия, которое ранее обеспечивал британский P&I Club. В ответ Россия сформировала так называемый теневой флот, преимущественно ориентированный на поставки в Китай, и, несмотря на санкционное давление, «Арктик СПГ – 2» продолжает наращивать экспортные отгрузки.

Финансовая архитектура сделок, как единодушно отмечают эксперты, претерпела не менее глубокую перестройку: по заявлению главы «Газпрома» Алексея Миллера, оплата поставок российского газа в Китай сейчас производится в равных долях в рублях и юанях, что снижает зависимость от долларовой инфраструктуры расчетов, но требует управления валютной ликвидностью именно в юанях. С прочими азиатскими партнерами, по словам П. Марышева, расчет ведется преимущественно в рублях, в частных случаях – в долларах. «Вопрос расчетов остро стоял только в начале санкционного периода, теперь налажены устойчивые финансовые каналы», – утверждает эксперт.

Наиболее экономически правильный вариант поставки СПГ в Азию для российских компаний выстраивается через строительство СПГ-заводов на Дальнем Востоке

Центральноазиатский транзит: возможности и риски

Что касается перспективности центральноазиатского транзита, то здесь мнения экспертов сходятся на том, что маршрут через Казахстан или Узбекистан выглядит логичным дополнением к существующей системе. Однако, как отмечает Н. Капустина, он опирается на советскую инфраструктуру, требующую серьезной модернизации и расширения. Подобная схема способна стать лишь промежуточным решением на период, пока судьба «Силы Сибири – 2» остается предметом затяжного торга, и одновременно укрепляет энергетическую взаимозависимость России со странами региона. Данный факт представляет еще и стратегическую ценность, выходящую за рамки чисто коммерческой логики.

Однако П. Марышев подчеркивает, что Казахстан не в состоянии обеспечить весь объем законтрактованных поставок, отдавая на экспорт по остаточному принципу не более 5 млрд куб. м в год. С Туркменистаном, обладающим крупнейшими запасами, планируется расширение до 65 млрд куб. м в год, но этот партнер остается непрозрачным и сложным для китайского бизнеса. Поставки из Мьянмы и Узбекистана носят минорный характер.

«Трубопроводные маршруты через Казахстан и Узбекистан рассматривались даже в рамках реализации «Силы Сибири – 2». Однако остановились на Монголии. Подозреваю, что бывшие страны СНГ имеют собственные амбиции по наращиванию присутствия на китайском рынке, что демотивирует к коллаборации в рамках российско-китайского трубопроводного маршрута. Российский газ явно дешевле, его больше, а поставки надежнее», – комментирует П. Марышев.

Транзит газа через Казахстан или Узбекистан в Китай уже работает, отмечает П. Марышев, но пока в основном как коридор для туркменского и узбекского, а не российского газа: действующая система газопроводов Средняя Азия – Китай работает почти на пределе своей мощности, принимая газ в основном из Туркменистана. Перспективы для собственно российского газа тоже обсуждаются: Россия рассматривает несколько вариантов маршрута через Казахстан как альтернативу «Силе Сибири – 2» – от возрождения отложенного ранее проекта «Алтай» до использования недозагруженной инфраструктуры действующего газопровода Центральная Азия – Китай через своповые поставки. Это направление стратегически перспективно как дополнение к существующим маршрутам, но пока остается на уровне обсуждений и предварительных договоренностей, а не работающей схемой для российского газа.

Тем не менее, по мнению Е. Косаревой, транзит газа в Азию через Казахстан и Узбекистан выглядит хорошей идеей только на первый взгляд. Это слабая альтернатива сразу по нескольким причинам. Во-первых, основная масса трубопроводной инфраструктуры значительно устарела, и обновление требует миллиардных инвестиций. Во-вторых, чем больше стран-транзитеров, тем больше регуляторных ограничений приходится преодолевать. В-третьих, влияет геополитика. «С тем же Узбекистаном на фоне серьезного ужесточения российской миграционной политики с многочисленными фактами депортации отношения скорее напряженные», – поясняет эксперт.

Стратегический взгляд

Наиболее экономически правильный вариант поставки СПГ в Азию для российских компаний вы-

страивается через строительство СПГ-заводов на Дальнем Востоке, резюмирует П. Марышев. В регионе есть избыточные запасы природного газа. Кроме того, планируется объединить западную и восточную части ГТС, что позволит спокойно направлять сырье из Западной Сибири на Дальний Восток, где будет осуществляться сжижение и поставка в АТР. На данный момент инфраструктура не готова к серьезному расширению, но существуют артикулированные планы по строительству СПГ-инфраструктуры, в основном с привлечением китайских партнеров. Это позволит в долгосрочной перспективе законтрактовать большие объемы газа, поскольку Пекину сейчас нужны надежные поставки.

Дарья Клементьева