

Основные факторы, влияющие на развитие транзитной навигации на СМП



С. А. Балмасов,
руководитель
Информационного Офиса
СМП.

Прогноз роста грузопотока на Северном морском пути (СМП) большинство экспертов связывают с освоением новых месторождений на Арктическом шельфе и в районах Крайнего Севера. При этом одной из наиболее обсуждаемых тем остается развитие транзитных перевозок между Западной Европой и Юго-Восточной Азией. Но пока грузопоток СМП несопоставим с объемами груза, проходящими по традиционным южным маршрутам. Перспективы СМП как альтернативного транспортного коридора зависят от множества факторов.

Возможность сокращения дистанции и времени доставки привлекает внимание к СМП многих грузовладельцев и судоходные компании. С 2010 г. сохраняется устойчивая динамика роста транзитных перевозок (табл. 1).

Между тем говорить о какой-либо серьезной конкуренции между СМП и южными маршрутами слишком рано. Перспективы СМП в качестве альтернативного транзитного маршрута между Западной Европой и Юго-Восточной Азией зависят от многих факторов, которые для проведения комплексной оценки следует разделить на внутренние и внешние.

Внутренние факторы

К внутренним факторам отнесем все, что касается непосредственно СМП. В данную категорию входят ледовые условия, навигационно-гидрографическое обеспечение, аварийно-спасательная готовность, законодательная база, тарифная политика, инфраструктура СМП и другие факторы.

Ледовая обстановка

В 2010 г. начался постепенный рост транзитной навигации на СМП. Первые экспериментальные рейсы были напрямую связаны с уменьшением

площади ледового покрова в Арктике и с преобладанием легких условий навигации на СМП в летне-осенний сезон. В последние годы период активной навигации начинался в конце июня и заканчивался к середине ноября. В сентябре и октябре трассы СМП могут быть полностью свободны ото льда, что позволяет судну иметь такие же скоростные данные, как на открытой воде. От мыса Желания архипелага Новая Земля до Берингова пролива можно пройти за 8 дней при скорости 14 узлов. Общая продолжительность навигационного периода на СМП для крупнотоннажных судов в среднем составляет 4-5 месяцев. В остальное время года в текущих ледовых условиях СМП не может рассматриваться для организации коммерческих транзитных перевозок.

Происходящие в Арктике изменения климата оцениваются экспертами по-разному. Большинство западных специалистов считает, что в скором будущем льды исчезнут совсем, в то же время российские ученые из Арктического и Антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ) полагают, что потепление носит циклический характер, и мы можем стать свидетелями очередного цикла похолодания. Разные оценки и прогнозы связаны с различными теориями о возможных причинах

Таблица 1. Данные по транзитным рейсам 2010–2013 гг.

Транзитные рейсы	2010	2011	2012	2013
Общий объем груза, т	111 000	820 789	1 261 545	1 355 897
Общее число рейсов	4 (2 в балласте)	34 (10 в балласте)	46 (13 в балласте)	71 (22 в балласте)

Источник: Росатомфлот.

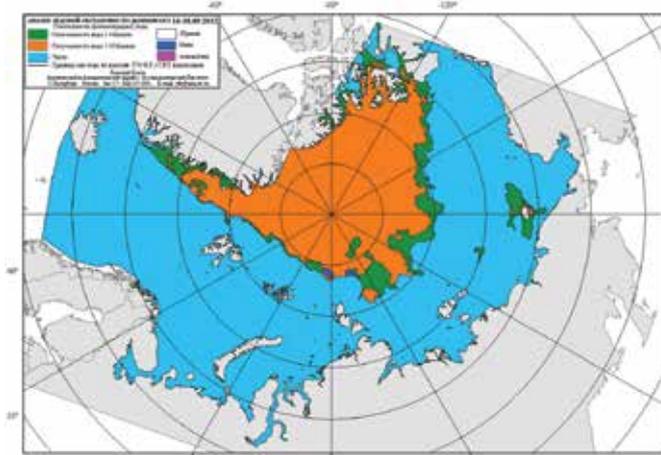


Рис. 1. Анализ ледовой обстановки 16–18 сентября 2012 г. (ААНИИ)

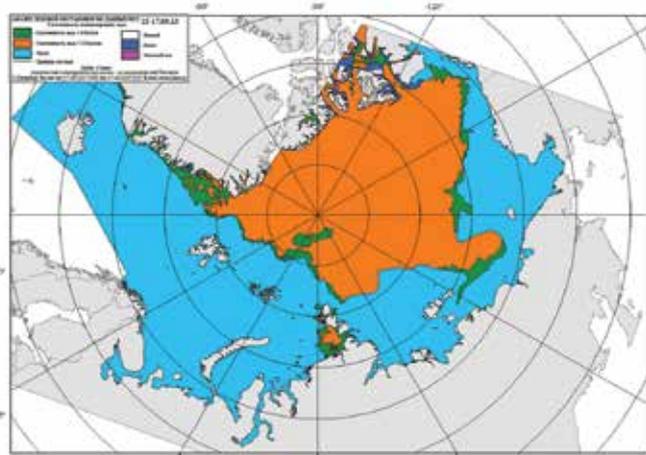


Рис. 2. Анализ ледовой обстановки 15–17 сентября 2013 г. (ААНИИ)

наблюдаемого потепления. Дать точный прогноз развития ледовых условий на СМП на десятилетия вперед крайне сложно.

На фоне общей динамики уменьшения арктических льдов довольно интересен пример ледовой обстановки в навигацию 2013 г., когда площадь ледового покрова была на 40 % больше, чем в 2012 г. (рис. 1, 2).

Можно отметить, что с практической точки зрения круглогодичная транзитная навигация сейчас невозможна. В краткосрочной перспективе также сохранится сезонность навигации на СМП, что будет существенно сдерживать рост транзитных перевозок. Для части грузовладельцев изменение наработанной круглогодичной схемы доставки груза ради сокращения стоимости перевозки в течение 5 месяцев, возможно, будет нецелесообразным, особенно с учетом имеющихся рисков небольших задержек из-за вероятных изменений ледовой обстановки.

С другой стороны, могут появиться и те грузовладельцы, для которых сокращение транспортных расходов за счет выбора СМП сможет повысить конкурентоспособность их товара на рынке.

Инфраструктура СМП

Понятие инфраструктуры включает в себя множество важных элементов, обеспечивающих безопасность мореплавания, сервисное обслуживание судна в портах, защиту окружающей среды и приемлемый уровень издержек для судовладельца.

Основным элементом инфраструктуры СМП является атомный ледокольный флот, без которого невозможна безопасная и эффективная организация транзитных рейсов даже в легких ледовых условиях.

Географическое расположение трасс СМП обуславливает необходимость всесторонней поддержки судна при работе в удаленных районах. Фактически ледокольный флот обеспечивает не только физическую проводку судна во льдах, но что не менее важно, безопасность прохода в целом. Действующие Правила плавания в акватории Северного морского пути (Правила плавания) при определенных условиях теоретически допускают транзитный проход судна без ледокольной проводки. На практике большинство судовладельцев из соображений безопасности не пойдет на столь рискованный шаг только ради экономии средств. К тому же, маловероятно, что страховая компания согласует самостоятельный транзитный рейс по СМП.

Наличие и доступность услуг ледокольного обеспечения будет и дальше оставаться одним из ключевых элементов в организации транзитного плавания на СМП. В связи с этим своевременное строительство и ввод в эксплуатацию новых атомных ледоколов является обязательным условием для роста перевозок в обозримом будущем. При этом нужно понимать, что первоочередной стратегической и наиболее экономически выгодной задачей для ледокольного флота станет обеспечение отгрузок и транспортировки с новых нефтяных и газовых месторождений в Арктике.

Навигационное, гидрографическое и гидрометеорологическое обеспечение

Не менее важные составные элементы инфраструктуры СМП – средства навигации, гидрографическое и гидрометеорологическое обеспечение, системы связи, аварийно-спасательная готовность, а также наличие портовой инфраструктуры и возможностей сер-

висного обслуживания судов.

Традиционный, хорошо изученный маршрут СМП доступен для судов с осадкой не более 12 м, но для безопасного прохода крупнотоннажных судов с большей осадкой особо интересен вопрос формирования новых высокоширотных маршрутов к северу от Новосибирских островов.

Согласно информации от ФГУ «Гидрографическое предприятие», за последние годы была проведена значительная работа по изучению подводного рельефа дна арктических морей. Планируется и ведется издание и корректировка морских навигационных карт, руководств и пособий. В частности, был сформирован высокоширотный маршрут, и, как ожидается, подробные данные вскоре появятся в навигационных картах. В целом существующая сеть различных средств навигационного обеспечения в акватории СМП минимально удовлетворяет действующим требованиям доступности, надежности и точности.

Аварийно-спасательная готовность

Аварийно-спасательная готовность на СМП – это очень важный аспект с точки зрения судовладельца и страховых компаний. В последние годы данный вопрос неоднократно становился предметом активного обсуждения во время проведения международных тематических конференций и семинаров. Особое внимание уделяется вопросу наличия, месторасположения и характеристик аварийно-спасательных сил и средств вдоль акватории СМП. Этот вопрос стал более актуальным с вступлением в силу новых Правил плавания в 2013 г. [1].

Теоретически при легких ледовых условиях появилась возможность использования для транзитных перево-

зок флота с ледовым классом ниже, чем Arc 4. Так, в сезон летней навигации 2013 г. было совершено несколько транзитных проходов судов с категорией ледовых усилений Ice 3 и Ice 2.

Согласно ранее действующим Правилам плавания, подобные суда не допускались к выполнению транзита. Открывшиеся сегодня возможности значительно расширили список крупнотоннажных судов, которые при определенных ледовых условиях могли бы быть привлечены на СМП. Для данной категории судов с точки зрения судовладельца и страховой компании вопросы обеспечения безопасности мореплавания выходят на первый план.

Нормативно-правовое регулирование

Следующий из предлагаемых к рассмотрению факторов – законодательная база. Как было отмечено выше, в апреле 2013 г. Министерство юстиции РФ зарегистрировало утвержденные Министерством транспорта РФ новые Правила плавания в акватории СМП. Незадолго до этого вступил в силу Федеральный Закон «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» [2]. В марте 2014 г. Федеральная служба по тарифам приняла Правила применения тарифов на ледокольную проводку судов в акватории Северного морского пути, а также тарифы на ледокольную проводку судов, оказываемую ФГУП «Атомфлот» в акватории Северного морского пути.

Таким образом, была сформирована современная нормативно-правовая база, обеспечивающая эффективное государственное регулирование судоходства в акватории СМП. Можно сказать, что сегодня с правовой точки зрения Северный морской путь готов для международного транзитного судоходства между Европой и Юго-Восточной Азией, а также Европой и западным побережьем США.

Принятые законы значительно упростили процедуру допуска судов на СМП в части документооборота и времени, необходимого для получения разрешения. Вместе с тем обеспечиваются все основные требования по безопасности мореплавания и охране окружающей среды. Следует отметить, что в новых Правилах плавания, в отличие от действовавших

ранее, гораздо большая ответственность возлагается непосредственно на судовладельца. В целом летне-осенний навигационный сезон 2013 г. показал эффективность применения новых Правил плавания на практике.

Одним из вопросов для дальнейшей работы остается определение типов ледовых условий в акватории СМП с момента начала интенсивного льдообразования осенью и в зимне-весенний период. Сегодня такие прогнозы недоступны, возможно, в связи с отсутствием разработанных методик составления. Тем не менее, согласно действующим Правилам плавания, решение о допуске судна в тот или иной район СМП принимается в том числе исходя из типа ледовых условий, что и отражается в Разрешении. На практике судовладельцу требуются дополнительные консультации по данному вопросу. В основном это относится к судам, планирующим работу в западной части СМП в зимнее время, и частично к судам, выполняющим транзитные проходы в конце летне-осеннего навигационного периода.

Тарифы

Последними из официально утвержденных документов, регулирующих судоходство на СМП, стали Правила применения тарифов на ледокольную проводку, а также ставки тарифов на ледокольную проводку судов, оказываемую ФГУП «Атомфлот» в акватории Северного морского пути. Из документа следует, что тарифы применяются за фактически оказанные услуги и зависят от валовой вместимости судна, ледового класса судна, расстояния, на которое осуществляется проводка, и периода навигации. Дифференциация ставок в зависимости от рода и количества груза не предусмотрена.

Напомним, что ранее тарификация проводилась по ставкам за тонну груза или за тонну полного водоизмещения для судов в балласте. Расстояние проводки определяется количеством зон акватории Северного морского пути, в которых предусмотрена проводка судна. В качестве зон для применения тарифов принимаются 7 участков акватории СМП. Подобное деление на участки также используется для составления прогноза типов ледовых условий.

В целях применения тарифов предусмотрено два периода навигации: летне-осенний (с 1 июля по 30 ноября)

и зимне-весенний (с 1 декабря по 30 июня).

Очевидно, что стоимость услуг по ледокольной проводке оказывает самое непосредственное влияние на развитие транзитных перевозок. Но на данный момент преждевременно давать прогнозы о том, каким именно образом новые тарифы смогут повлиять на транзит с практической точки зрения. Все покажет предстоящий навигационный сезон 2014 г. Отметим лишь, что исходя из ставок новых тарифов для транзитных перевозок наиболее эффективным будет использование крупнотоннажных судов для перевозки больших партий груза.

Современный мировой флот располагает танкерами ледового класса типа Panamax, Aframax и Suezmax. В балкерном секторе наблюдается нехватка крупнотоннажных судов ледового класса, что является одним из сдерживающих факторов для роста перевозок навалочных грузов. Опыт предыдущих лет показал, что, несмотря на значительную экономию за счет сокращения дистанции и времени при использовании СМП итоговая стоимость доставки 1 т груза в порт назначения может оказаться дешевле при использовании более крупных судов на традиционных южных маршрутах. В связи с этим нужно отметить, что строительство новых крупнотоннажных судов в различных сегментах будет способствовать увеличению транзитного грузопотока.

Внешние факторы

Вполне очевидно, что мы не можем рассматривать вопрос о перспективах СМП как транспортного коридора в отрыве от внешних обстоятельств. Многое будет зависеть от наличия и расположения потенциальной грузовой базы, фрахтового рынка, наличия крупнотоннажного флота ледового класса, общего состояния мировой экономики и прочих аспектов.

Грузовая база и основные схемы транспортировки грузов

Экономический эффект от использования СМП во многом будет зависеть от вида груза, разницы в цене на азиатских и европейских рынках и текущего состояния фрахтового рынка. Обязательным условием роста транзитного судоходства является наличие грузовой базы как в восточном, так и в западном направлениях.

По информации Росатомфлота, в

Таблица 2. Данные по транзитным грузам СМП в 2013 г.

Тип груза	Кол-во судов	Груз, т.	Водоизмещение	Объем груза с Запада, т	Объем груза с Востока, т
Налив	31	911 867		588 659	323 208
Навал	4	276 939		203 439	73 500
СПГ	1	66 868		66 868	
Генгруз	13	100 223		36 846	63 377
В балласте	15		469 703		
Перебазирование	7		38 027		
Итого:	71	1 355 897	507 730	895 812	460 085

Источник: Росатомфлот.

обозримом будущем транзитом по СМП в восточном направлении могут доставляться следующие грузы: СПГ из порта Хаммерфест, Норвегия; железорудный концентрат из портов Мурманск и Нарвик, Норвегия; сырая нефть из Приморска; газовый конденсат из портов Усть-Луга и Витино. В западном направлении перспективны следующие грузы: уголь из порта Принц Руперт, Канада; рыбопродукция из портов Петропавловск-Камчатский и Хоккайдо, Япония; светлые нефтепродукты из портов Южной Кореи Пусан и Инчхон и сезонные контейнерные грузы из портов Пусан и Хоккайдо. Итого около 15 млн транзитных тонн в год. По результатам навигации 2013 г., транзитом было перевезено около 1,35 млн т груза.

Отметим, что географическое расположение основных мировых грузопотоков проходит южнее районов, для которых СМП теоретически применим в качестве альтернативного маршрута (рис. 3). Грузы, расположенные южнее Гибралтара на западе и южнее Сингапура на востоке, неактуальны для СМП. Тем не менее имеющийся потенциал грузопотока вполне может быть реализован в ближайшей перспективе при положительном развитии ситуации.

Транзитные грузы в акватории СМП в 2013 г.

По итогам навигации 2013 г., основными элементами транзитного грузопотока стали наливные грузы в восточном и западном направлениях и навалочные грузы в восточном направлении. Одним из важных условий дальнейшего развития остается привлечение возвратных грузов в западном направлении. Это позволит обеспечить более эффективную загрузку судов, снизить затраты на балластные переходы и тем самым значительно повысить рен-

табельность работы судна на трассах СМП.

Цены на бункерное топливо

Уровень цен на бункерное топливо также является одним из важных факторов. Чем больше цена на топливо, тем больше можно сэкономить, используя СМП. Особенно это актуально для танкеров и балкеров, у которых затраты на топливо входят в число наибольших эксплуатационных расходов судна. Для научно-исследовательских, сейсмических и других дорогостоящих судов СМП может быть востребован в целях репозиционирования из одного района работы в другой. В данном случае сокращение времени перехода принесет значительную экономию средств.

Контейнерные перевозки

Что касается возможностей организации контейнерной линии, то здесь одним из лимитирующих факторов помимо сезонности навигации является отсутствие портов-распределителей, способных обрабатывать контейнерные суда. В свою очередь, это связано с малочисленностью населения удаленных районов Крайнего Севера и, соответ-

венно, с низкой потребностью в товарах народного потребления.

Информационное обеспечение

Еще одним существенным фактором для становления и развития нового альтернативного маршрута является активная информационная политика и продвижение преимуществ маршрута на международном уровне. В современных условиях распространение достоверной информации имеет большое значение. На примере ситуации с танкером «Нордвик», получившим небольшую пробоину в балластном танке в навигацию 2013 г., можно увидеть, что реакция международного медиасообщества была неоднозначной.

Встречались публикации, откровенно дискредитирующие российскую систему допуска и контроля судов в акватории СМП, высказывались предположения о наличии серьезной экологической угрозы. Многие статьи содержали спекуляции насчет того, что все атомные ледоколы в тот момент были направлены на обеспечение прохода российского Военно-морского флота, а в помощь танкеру «Норвдик» не было



Рис. 3. Схема транспортировки навалочных грузов.

Перевозки

выделено никаких средств. Подобная информация распространялась достаточно быстро. Впоследствии многие иностранные судовладельцы неоднократно обращались за разъяснениями и интересовались фактическим развитием ситуации. Возможно, более активная информационная политика позволила бы избежать искажений в восприятии и оценке данной ситуации потенциальными пользователями СМП.

Заключение

Развитие законодательства и инфраструктуры в акватории СМП, в первую очередь, происходит в целях обеспечения добычи и транспортировки полезных ископаемых с арктических месторождений к азиатским и европейским рынкам.

Очевидно, что с течением времени СМП станет не конкурентом, а скорее надежной и предсказуемой альтернативой традиционным маршрутам в летне-осенний навигационный сезон. Большинство иностранных судовладельцев отмечают высокую надежность и профессионализм в работе ключевого российского партнера на трассах СМП компании Росатомфлот. По мнению части заинтересованных в использова-

нии СМП европейских и корейских судовладельцев, для полной реализации потенциала СМП как международного транзитного маршрута необходимо обратить внимание на следующие аспекты:

- наличие исчерпывающей официальной информации, например публичного отчета, о случаях, подобных происшествию с танкером «Нордвик»;
- наличие открытых для захода иностранных судов портов вдоль акватории СМП, доступность комплекса основных услуг для судна (бункеровки, снабжения, ремонта);
- расширение функций Администрации СМП в части оказания консультационных услуг по вопросам судоходства на СМП;
- активное продвижение преимуществ СМП на международных конференциях со стороны Администрации СМП и других профильных государственных органов;
- тарифную политику, обеспечивающую коммерческую привлекательность СМП по отношению к традиционным маршрутам;
- минимизацию возможных задержек, связанных с ожиданием ледокольной проводки.

Подводя итог, можно сказать, что выбор пользователей в пользу СМП будет зависеть от сочетания описанных аспектов. В большинстве случаев определяющим фактором, скорее всего, станет экономическая целесообразность с учетом приемлемого уровня безопасности. ■

Литература

1. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 17 января 2013 г. № 7 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» [зарег. в Минюсте РФ 12 апреля 2013 г.] URL: <http://www.rg.ru/2013/04/19/pravila-dok.html> (дата обращения: 21.03.2014).
2. Закон РФ «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ [принят ГД РФ 3 июля 2012 г.; одобр. Советом Федерации 18 июля 2012 г.] URL: <http://www.rg.ru/2012/07/30/more-dok.html> (дата обращения: 23.03.2014).

МЕФТ
II МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ ТАКСИ

РОССИЯ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
УЛ. СТАРТОВАЯ, 6А
CROWNE PLAZA
ST-PETERSBURG AIRPORT

7-8
августа
2014

- НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАКСОМОТОРНОЙ ОТРАСЛИ
- РАЗВИТИЕ ТАКСОМОТОРНОГО БИЗНЕСА: ИНВЕСТИЦИИ, ИННОВАЦИИ, ТЕХНОЛОГИИ
- ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ И ПассаЖИРОВ ТАКСИ
- ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ НЕЛЕГАЛЬНОМУ ИЗВОЗУ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:

ОПЕРАТОР ФОРУМА:

www.confspb.ru
Телефон/Факс: +7 812 327 93 70