

Перспективы использования Северного морского пути для транзитных контейнерных перевозок



В. В. Петраков,
к.э.н., доцент Дальневосточного федерального университета



О. В. Рой,
начальник отдела международных транспортных коридоров департамента инфраструктурных проектов Министерства по развитию Дальнего Востока

Транспортные возможности освобождающегося ото льда Северного Ледовитого океана стимулируют интерес к Арктике. Сегодня международное экономическое и технологическое взаимодействие в арктическом регионе определяется как разнонаправленное и многоаспектное.

В настоящее время более 80 % грузопотоков мировой транспортной системы приходится на морские перевозки — наиболее рентабельный вид транспорта. В Северном Ледовитом океане расположены Северо-Западный проход (преимущественно в территориальных водах Канады) и Северный морской путь (СМП, в территориальных водах РФ).

Многими экспертами прогнозируется тенденция роста объема перевозимых грузов по этим направлениям, особенно по СМП. От Гамбурга до Иокогамы по СМП всего 6600 морских миль, тогда как через Суэцкий канал — 11 400. В разных источниках, например в работах Лиу и Кронбака [1], приведены результаты исследования сравнительных преимуществ СМП.

Северным морским путем интересуются страны Азии, так как Арктический бассейн свободен от морского пиратства. Угроза нападения на суда, следующие по маршруту через Суэцкий канал, привела к десятикратному повышению стоимости страхования морских грузоперевозок. С 80-х годов прошлого века Азиатско-Тихоокеанский регион стал зоной динамичного экономического роста и занял позиции лидера мировой экономики. К 2012 г. на этот регион приходилось более 30 % глобального ВВП, Китай и Япония вошли в первую пятерку стран по уровню ВВП, по итогам 2013 г. КНР стала крупнейшим в мире экспортером.

Важные внешнеторговые партнеры стран Азиатско-Тихоокеанского региона — государства ЕС: на них приходится около 20 % экспорта и более 10 % импорта КНР, более 20 % внешнеторгового това-

рооборота Южной Кореи, 12 % японской внешней торговли.

Основные технические параметры перевозок между портами Восточной Азии и Европы (маршрут через Суэцкий канал) выглядят следующим образом: около 60 % грузов приходится на контейнерные перевозки, до 40 % — на массовые грузы, включая нефть и нефтепродукты. Средний срок прохождения контейнера составляет 30–35 дней, а протяженность маршрута — около 18,5 тыс. км. При этом грузопоток в западном направлении почти вдвое превышает грузопоток в восточном, так как европейские страны, с одной стороны, испытывают дефицит в торговле с азиатскими, а с другой — поставляют на Восток товары меньшего физического объема, но большей стоимости.

В подобных условиях Северному морскому пути объективно сложно соперничать с Южным маршрутом. По мнению экспертов, необходима выработка новой экономической модели развития и функционирования СМП. Отметим, что в исследовании Ф. Лассерра дается краткий обзор 26 моделей использования СМП, разработанных с 1991 г. [2]. При построении новой модели следует учитывать прогнозируемый грузопоток, восстановление инфраструктуры и обеспечение функционирования восточного сектора СМП, безопасность мореплавания, развитие атомного ледокольного флота, создание единой системы организации плавания судов по всей акватории СМП, включая акватории морских портов, и перевозку социально важных грузов. В связи с этим возникает ряд юридических вопросов, рассматриваемых, в частности, в [3].

Северный морской путь — одна из потенциально стратегически важных, но малоиспользуемых морских транспортных артерий. Он не является (и не может быть) частью наиболее оживленных глобальных транзитных путей: между Европой и Северной Америкой и между Юго-Восточной Азией и Северной Америкой, конкурируя лишь с путем из Азии в Северную Европу.

Северный морской путь не следует рассматривать как альтернативу Суэцкого канала. Основные конкурентные преимущества СМП — внутренняя ресурсная база и сокращенное время в пути между Азией и Европой.

Общий объем межрегиональных морских грузовых перевозок в мире составил в 2015 г. около 6,1 млрд т. На перевозки между Северной Европой, Восточной Азией и западным побережьем Северной Америки приходилось около 426 млн т. Большой объем перевозок сформировался между Китаем, Кореей, Канадой, с одной стороны, и Германией, Нидерландами, Бельгией — с другой.

Предположив, что переключение на СМП актуально в том случае, если время в пути сократится на 10 % и более, перспективными для переключения на СМП становятся 17 маршрутов с общим грузопотоком около 60 млн т. Почти все из них (15 маршрутов) — это маршруты между Восточной Азией (Северным и Центральным Китаем, Японией и Южной Кореей) и Северной Европой. К 2030 г. грузопоток на потенциально возможных для переключения на СМП маршрутах вырастет до 90 млн т.

Для перспектив развития СМП важны две группы факторов. С одной стороны, это успешное развитие российских арктических территорий и качественное совершенствование их инфраструктуры, что приведет к наращиванию производства углеводородов на арктическом шельфе или других полезных ископаемых в районах российского Крайнего Севера. В последние годы именно нефть и сжиженный газ, а также уголь рассматриваются иностранными судоходными компаниями как предпочтительные типы грузов для транспортировки по СМП.

С другой стороны, существенное влияние может оказать превращение СМП в значимый международный транзитный коридор между странами Азии и Северо-Западной Европы.

Однако необходимо принимать во внимание и следующие обстоятельства:

- скорость сегодня не рассматривается как абсолютный приоритет, повышается значение точности и расписания;

- все более важной становится экономия издержек на объемах;

- по СМП перевозка осуществляется только из начального пункта в конечный, тогда как маршрут через Малакский пролив позволяет осуществлять заходы в десятки промежуточных портов;

- девять из крупнейших мировых судоходных компаний имеют четко выстроенную сеть контрагентов на Южном маршруте.

Таким образом, можно выделить фундаментальные причины, по которым возможности использования СМП ограничены:

- 1) «узость» ниши для осуществления перевозок;

- 2) дань сложившимся традициям и принципам организации морского транспорта;

- 3) отсутствие крупных судоходных компаний, выступающих организаторами транзита;

- 4) отсутствие современных портовых терминалов.

Для того чтобы стать серьезным участником на рынке морских перевозок, России потребуется обеспечить СМП статус основного стейкхолдера. Чтобы СМП воспринимался больше чем экзотика, он должен обеспечивать не менее одного процента глобального морского трафика — примерно 80 млн т.

Большинство крупных мировых держав не рассматривают арктические маршруты как экономически выгодные в ближайшей перспективе. Однако продуманная и последовательная политика по развитию конкурентных преимуществ арктических морских путей, а также сотрудничество в области строительства инфраструктуры и снижение тарифов в долгосрочной перспективе могут превратить их, прежде всего СМП, в главные и наиболее рентабельные судоходные маршруты мира.

С развитием транспортно-логистических возможностей Арктического бассейна возрастает и необходимость строительства судов, приспособленных к навигации в Северном Ледовитом океане, а также атомных и дизель-электрических ледоколов. Завершился процесс вхождения ОАО «НК «Роснефть» и «Газпром» в акционерный капитал ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (ДЦСС), одна из главных задач которого — строительство судов арктического класса. ОАО «НК «Роснефть» и ОАО «Газпромбанк» в лице совместного предприятия ЗАО «Современные техно-

логии судостроения» создают на Дальнем Востоке промышленный и судостроительный кластер на базе ДЦСС, ядром которого станет новый судостроительный комплекс «Звезда» в г. Большой Камень.

Реализация проекта будет иметь значительный мультипликативный эффект для ряда смежных отраслей. Заинтересованность в этом проекте проявила голландская компания Damen Shipyards Group.

Прогнозируемое увеличение транспортной роли СМП актуализирует вопрос об узловых пунктах северного транспортного коридора и о том, где будет происходить отгрузка с кораблей для быстрой транспортировки грузов к потребителям в Европу. Так, Финляндия и Норвегия за счет создания цепи перевалочных баз для СМП рассчитывают укрепить свои позиции в области транспорта.

Положение о создании единого инфраструктурного оператора сейчас реализуется на базе ФГУП «Атомфлот», который будет консолидировать вопросы осуществления практически всех сфер хозяйственной деятельности на территории Арктики, включая выполнение Северного завоза и эксплуатацию инфраструктурных объектов. Нужно отметить, что подобная структура в виде Главного управления СМП хорошо себя зарекомендовала на начальных этапах освоения маршрута и тяготеющих к нему территорий.

Президентом РФ В. В. Путиным по итогам Восточного экономического форума, проведенного в г. Владивостоке в сентябре 2015 г., Минвостокразвития России поручено разработать финансово-экономическую модель развития СМП в качестве транспортного коридора глобального значения, в частности для организации контейнерных перевозок. Минвостокразвития России при участии АНО «Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации», заинтересованных организаций и предприятий проведена научно-исследовательская работа, в рамках которой разработана и представлена Президенту РФ финансово-экономическая модель создания арктической контейнерной линии, связывающий два незамерзающих порта: Мурманск на западе и Петропавловск-Камчатский на востоке страны.

Тот сегмент рынка перевозок, для развития которого необходимо прилагать дополнительные усилия, — рынок контейнерных грузов. По нашим оценкам, к 2030 г., при условии создания благоприятных условий, возможно переключение части контейнерного транзита грузов

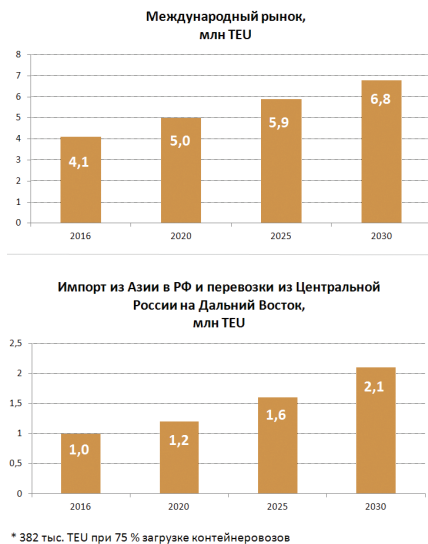


Рис. 1. Динамика целевых рынков и целевая доля на рынке

между северо-востоком Азии (северный Китай, Япония, Южная Корея) и Европой до шести миллионов тонн. При этом, безусловно, внутреннюю ресурсную базу мы рассматриваем как основной драйвер развития.

Разработанная модель предполагает создание компании-оператора с государственным участием и регулярной (действующей в течение 9 месяцев в году) арктической контейнерной линии между портами Мурманска и Петропавловска-Камчатского. Обоснование создания и развития указанной линии приведено в работах известного российского ученого В. С. Збарашенко, в частности в [4].

В сентябре этого года контейнеровоз датской компании Maersk Line вместимостью 3,6 тыс. TEU (Venta Maersk) впервые в истории изменил традиционный маршрут через Суэцкий канал и прошел по СМП. В пресс-службе Maersk заявили, что это сделано для изучения потенциальных возможностей контейнерных перевозок в северных водах. Стало известно, что датское судно затратило на всю дорогу 26 суток вместо стандартных 34, без учета заходов в порты Восточный и Пусан. Это не удивительно, так как Северный путь короче Южного на семь тысяч морских миль. И хотя в Maersk уверяют, что они не рассматривают сейчас СМП в качестве коммерческой альтернативы действующим логистическим схемам, однако отечественные специалисты не сомневаются, что датчане оценили экономическую выгоду от нового проекта [5].

Приведем заключение, к которому можно прийти в результате анализа и планирования государственной политики

Размер рынка

В настоящий момент размер целевого рынка составляет 5,1 млн TEU, к 2025 году размер рынка увеличится до 6,2 млн TEU.

В долгосрочной перспективе объем рынка составит 8,9 млн TEU.

Целевая доля рынка

Проект предполагает к 2025 году занять не менее:

160 тыс. TEU — 10% от рынка импорта контейнерных грузов из Азии в РФ и перевозок из Центральной части РФ в ДФО;

295 тыс. TEU — 5% от рынка международного транзита из Азии в Европу.

Итого:
рынка

455* тыс. TEU или 6% от целевого

в области развития Арктики и Дальнего Востока применительно к СМП. По нашим расчетам возможно занять 10 % от рынка импорта контейнерных грузов из Азии в РФ и 5 % от рынка международного транзита из Азии в Европу. Общий объем контейнерных перевозок по СМП может составить 455 тыс. контейнеров (рис. 1). Таким образом, СМП останется нишевым маршрутом со своими конкурентными преимуществами.

Из рассчитанных возможных вариантов организации арктической контейнерной линии наилучшим по финансовым показателям оказался вариант с двумя портами-хабами и семью судами — арктическими контейнеровозами. Его внутренняя норма доходности, согласно результатам НИР, достигает 13,22 %.

Международные контейнерные перевозки будут занимать относительно небольшую долю в общем грузопотоке. Однако не следует забывать, что стоимость перевозки контейнерных грузов на тонну гораздо выше, чем наливных или навалочных. Кроме того, создание контейнерной линии позволит снизить транспортные издержки грузоотправителей, превратить Петропавловск-Камчатский в крупный порт международного уровня, разгрузить Транссиб, создать условия для освоения территорий вдоль восточной части СМП и комплексно реализовать его потенциал.

Из проведенного анализа следует, что без государственной поддержки СМП будет развиваться как канал вывоза углеводородов из Арктической зоны. Добывающие компании предпринимают шаги для создания собственного грузового флота высокого ледового класса, часть из них

имеет долгосрочные контракты с ФГУП «Атомфлот». В целом можно считать прогнозируемый к 2030 г. объем вывоза сырья — 51 млн т в год — достижимым с высокой вероятностью без дополнительных мер со стороны Правительства РФ.

После создания или определения оператора СМП — организатора перевозки грузов и портового обслуживания судов на СМП, процесс транспортировки грузов через СМП станет прозрачнее для грузоотправителей. Это дополнит конкурентные преимущества СМП и повысит качество предоставляемых транспортных услуг. Создание оператора СМП необходимо связать с формированием исследуемой в указанной модели арктической контейнерной линии и осуществлением транзитных перевозок контейнеров по СМП, маршрут Петропавловск-Камчатский – Мурманск, под гарантии сохранности груза (страхование или иным образом).

Необходимо учитывать, что полная реализация конкурентных преимуществ СМП невозможна без создания продукта — международной контейнерной перевозки арктической контейнерной линией. Доходы, полученные от реализации указанного продукта, послужат возврату инвестиций, развитию инфраструктуры СМП и обеспечению прибыльности важного и масштабного проекта. ■

Литература

- Liu M., Kronbak J. The potential economic viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an alternative route between Asia and Europe // J. Transp. Geography. 2010. Vol. 10. № 3. P. 434–444.
- Lasserre F. Case studies of shipping along Arctic routes. Analysis and profitability perspectives for the container sector. Transportation Research Part A 66 (2014) 144–161
- Иванов Г. В. Некоторые вопросы правового регулирования торгового мореплавания в акватории СМП // Морск. флот. 2012. № 4.
- Збарашенко В. С. Стратегические транспортные коридоры России // Морск. вести России. 2013. № 5.
- Maersk concludes trial passage of Northern Sea Route. — URL: <https://www.maersk.com/en/news/2018/09/28/maersk-concludes-trial-passage-of-northern-sea-route> (дата обращения 14.11.2018 г.)
- Чижков Ю. В. Пути совершенствования транспортного обеспечения Арктической зоны Российской Федерации. — СПб.: Сезам-принт, 2017. — 122 с.