

УДК 656.02

DOI статьи: 10.17238/issn2221-2698.2016.23.32

Национальная арктическая транспортная линия: проблемы и перспективы



© **Пегин Николай Анатольевич**, кандидат социологических наук, генеральный директор АО «Корпорация развития Камчатки», член Делового Совета Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. Автор более 30 печатных научных трудов. Исследовал процессы становления местного самоуправления в дальневосточном регионе, вопросы политического и социального проектирования. E-mail: office-msk@krkk.pro

Аннотация. Даётся обоснование проекта создания Национальной арктической транспортной линии Мурманск — Петропавловск-Камчатский, анализируются её проблемы и перспективы.

Ключевые слова: *Национальная арктическая транспортная линия, Петропавловск-Камчатский, Мурманск, порт-хаб, Северный морской путь, Арктика*

National Arctic Transport Line: problems and prospects

© **Nikolay A. Pegin**, Candidate of Sociological Sciences, director general of JSC “Development Corporation of Kamchatka”. Author of more than 30 published scientific works. Researched the establishment of the local self-government in the Far East Region, the issues of political and social design. E-mail: office-msk@krkk.pro

Abstract. The article represents a rationale for the project of the National Arctic Transport Line Murmansk—Petropavlovsk-Kamchatsky and its problems and prospects.

Keywords: *National Arctic Transport Line, Petropavlovsk-Kamchatsky, Murmansk, a port hub, the Arctic, the NSR*

Международные судоходные линии являются самым дешёвым и самым популярным видом доставки грузов по всему миру, занимая 1-е место в структуре мирового грузооборота. Сегодня удельный вес тоннажа морского транспорта в общем объёме перевозок грузов между Азией и Европой по данным ООН составляет 99,8%, и только 0,15% приходится на железнодорожный (0,01% на воздушный транспорт)¹. При этом крупнейшим транспортным узлом между Азией и Европой является Суэцкий канал, через который проходит почти 1 млрд тонн грузов ежегодно, или порядка 10% от всех мировых перевозок, что приносит более 5,5 млрд долл. в египетскую казну². А в ближайшей перспективе будет приносить ещё больше за счёт открывшегося канала-дублёра. Для сравнения: через Панамский канал сегодня проходит около 300 млн тонн груза, что приносит в казну более 2 млрд долл. в год³.

¹ UNCTAD, World Bank, Boeing World Air Cargo Forecasts 2014, 2015

² Администрации Суэцкого канала. Отчёт «THE SUEZ CANAL: A GROWING CENTER FOR GLOBAL COMMERCE». URL: http://www.egyptembassy.net/media/1129-2059_Egypt_SuezCanal_061915i1.pdf (дата обращения: 05.03.2016).

³ Администрация Панамского канала. URL: <https://www.pancanal.com/eng/general/reporte-anual/2014/pdf/annual-report-2014.pdf> (дата обращения: 05.03.2016).

Тем не менее, огромный интерес к транзитным перевозкам по Северному морскому пути (далее — СМП) проявляют прежде всего наши восточные партнёры: Китай, Япония и Южная Корея. Этот интерес определяется преимуществами использования Северного морского пути в сравнении с традиционными маршрутами (он значительно короче и при определенных условиях гораздо дешевле традиционных маршрутов).

Национальная арктическая транспортная линия: ключевые проблемы

Национальная арктическая транспортная линия (НАТЛ), в отличие от традиционного определения СМП⁴, представляет собой более широкое понятие и подразумевает формирование и развитие комплексного инфраструктурного проекта по организации международной транспортной линии с конкретными точками входа—выхода: Мурманского транспортного узла в его западной части и Петропавловск-Камчатского транспортного узла в восточной части, а также опорных портов.

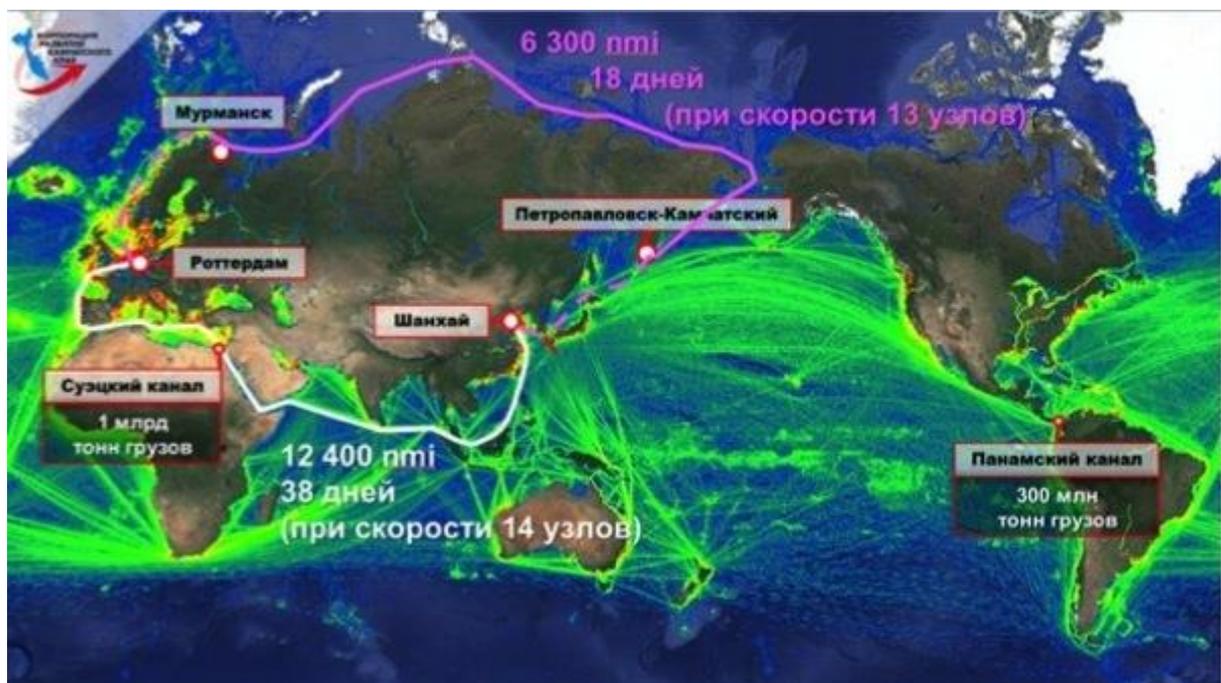


Рисунок 1. Включение Национальной арктической линии в структуру международных судоходных маршрутов

Российская Федерация активно не участвует в мировой торговле на традиционных морских маршрутах⁵. Поэтому Национальная арктическая транспортная линия может стать

⁴ В соответствии с п. 1 ст. 5.1 КТМ РФ «Под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар».

⁵ UNCTAD. URL: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374> (дата обращения: 05.03.2016).

именно тем инструментом, который позволит России войти в этот рынок, предложив свой продукт [1]. Организация такой транспортной линии в Арктике: позволит интегрировать новый транспортный маршрут в международные грузопотоки между АТР, Западным побережьем Америки и Европой, будет способствовать развитию территорий, сопряжённых с СМП, обеспечит российское присутствие в Арктике и откроет доступ к её ресурсному потенциалу.



Рисунок 2. Объёмы перевозок по Северному Морскому пути⁶.

Конечно же, для того, чтобы **раскрыть уникальные транспортно-логистические преимущества** и создать на СМП экономически эффективную транспортную линию, необходимо решить целый ряд ключевых проблем:

- 1) Необходимо качественное развитие инфраструктуры: портовой, логистической, аварийно-спасательной, гидрометеорологической, навигационной.
- 2) Необходимо разработать единые прозрачные правила пользования и безопасности, а также страхования, соответствующих международному уровню, обеспечить контроль их выполнения на государственном уровне.
- 3) Обеспечить наличие ледокольного флота, доступности (конкурентоспособности) и прозрачности тарифов на ледокольную проводку. Для этого необходима гибкая и прозрачная единая тарифная политика обеспечения перевозок ледокольным флотом, выгодная перевозчикам и конкурентоспособная альтернативным маршрутам.
- 4) Для обеспечения нужд перевозчиков требуется строительство арктических контейнеровозов с ледовым классом не ниже Arc7 или новых атомных судов, способных обеспечить не

⁶ По данным Администрации Северного морского пути и Некоммерческого партнёрства по координации использования Северного морского пути.

только перевозку не менее 2000 ТЕУ грузов за рейс, но и регулярную ледокольную проводку караванов.

5) Упростить процедуры организации проводки и получения разрешения.

В публикациях по этой тематике также отмечается необходимость создания нормативной правовой базы, создание по всей трассе СМП условий для сервисного обслуживания международного транспортного коридора (грузовые терминалы, центры связи и др.), закрепление статуса СМП как самостоятельного Евроазиатского транспортного коридора [2, с. 46, 49].

По многим обозначенным проблемам уже появляются планы по их решению, в том числе в рамках принятого комплексного проекта развития Северного морского пути, утверждённого в июне 2015 г. Правительством Российской Федерации⁷. Комплексным проектом предполагается увеличение ежегодного грузопотока через Севморпуть до 80 млн тонн уже к 2030 году⁸. Прогнозы достаточно оптимистичные, но главное — цель поставлена. Для этого предусмотрено развитие 17 портов, меры по навигационно-гидрографическому, гидрометеорологическому, аварийно-спасательному обеспечению судоходства в акватории СМП, обеспечению вопросов обороны, а также по разработке и строительству морской техники, систем и средств связи. Свой вклад в исследование научно-технических проблем освоения Арктики вносит РАН, реализуя комплексную программу «Поисковые фундаментальные научные исследования в интересах развития АЗРФ, в рамках которой реализуется 100 проектов с общим финансированием 200 млн рублей [3].

Помимо этого, сегодня ведётся формирование Стратегии развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности до 2025 г. Создана Государственная комиссия по развитию Арктики. Во исполнение поручений Президента РФ, Минвостокразвития РФ заказана НИР по разработке концептуальных основ конкурентной модели развития СМП. Осуществляет разработку НИР АНО «Аналитический центр при Правительстве РФ». В соответствии с поручениями Д. О. Рогозина от 03.12.2015 прорабатывается вопрос организации экспериментального рейса атомного лихтеровоза «Севморпуть» по маршруту Мурманск — Петропавловск-Камчатский, который может состояться уже в этом году. Кроме того, в контексте поставленных задач по заказу Минтранса РФ ЗАО «ЦНИИМФ» выполняется работа «Разработка программы развития арктических портов с учётом возрастающего значения АЗРФ». В этом направлении активно осуществляет работу и Экспертный Совет по Арктике и Антарктике при Совете Федерации.

⁷ Дальнейшее развитие Северного морского пути. URL: <http://en.portnews.ru/digest/16895/> (дата обращения: 30.03.2016).

⁸ Сообщение Аркадия Дворковича на совещании с вице-премьерами. URL: <http://government.ru/news/18410/> (дата обращения: 24.03.2016)

Формирует предложения по развитию СМП Фонд развития Дальнего Востока, генеральный директор которого является председателем рабочей группы по развитию Севморпути, созданной распоряжением министра Министерства по развитию Дальнего Востока.

Несмотря на всё это, одна из ключевых проблем, а именно вопрос формирования механизмов регулирования и выделения *единого органа*, отвечающего за вопросы развития Севморпути и создания национальной арктической транспортной линии, остаётся актуальным. Администрация СМП выполняет в основном функции по выдаче разрешений, мониторингу ситуации и предоставления информационных услуг. Государственная комиссия по вопросам развития Арктики является стратегическим координационным органом, обеспечивающим взаимодействие федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, иных госорганов, органов местного самоуправления и организаций при решении социально-экономических и других задач, касающихся развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности⁹. Для решения задач по комплексному освоению СМП и организации проекта Национальной арктической транспортной линии требуется определить ответственный за его реализацию орган исполнительной власти РФ, который станет центром компетенций и принятия решений. Необходима также определённость в вопросе формирования *единого оператора* или управляющей компании такой линии, что может быть осуществлено на принципах ГЧП, в том числе через создание консорциума с привлечением крупнейших международных транспортных компаний и госкорпораций. Единый оператор мог бы стать «единым окном» для перевозчиков, в его компетенции оказались бы все вопросы, связанные с формированием грузопотока, организацией и осуществлением транспортировки грузов через Национальную арктическую транспортную линию. Таким образом, этот проект должен рассматриваться как совместный комплексный проект государства и бизнеса, в который можно инвестировать, эксплуатировать и получать различные мультипликативные эффекты.

Обеспечение грузопотока по НАТЛ, порты-хабы

Данный подход продиктован тем фактом, что международные морские перевозки это бизнес, и для обеспечения действительно комплексного развития НАТЛ (СМП) и привлечения перевозчиков, нужно учитывать интересы бизнеса, который оперирует такими понятиями как прибыльность, время доставки и сроки исполнения контрактов, надёжность линий. Сами перевозчики не готовы взять на себя все риски организации такого крупного инфраструктурного

⁹ Положение о Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, утв. Постановлением Правительства РФ № 228 от 14.03.2015 г.

проекта. Для этого необходимо обеспечить соответствующие условия и гарантии для перевозчиков, чтобы им было выгоднее возить не через Суэц или Панаму, а через СМП.

Непосредственно суть создания такой линии заключается в консолидации грузов в портах-хабах на входе и выходе из арктических акваторий и организация транспортировки между ними грузов за счёт ледовых шаттлов с использованием ледоколов или атомных лихтеровозов. Порты-хабы будут играть роль распределителя для дальнейшей фидерной транспортировки или перегрузки на международные линии. Доставка контейнеров из других регионов для перевалки на арктические контейнеровозы в указанных портах-хабах может осуществляться контейнеровозами более значительной вместимости и без ледовых подкреплений, что позволит обеспечить достаточно низкую себестоимость перевозок.

Уже после запуска проекта, при наличии инфраструктуры и организованных схем перевозок (транспортной линии), возможно будет привлечь новых перевозчиков и инвесторов (как российских, так и иностранных) и обеспечить дальнейшее нарастание грузопотока по СМП в соответствии с существующими планами и прогнозами. В результате востребованность арктической линии будет расти, за счёт перераспределения грузопотока с существующих маршрутов, прежде всего между Азией и Европой, где грузопоток составляет около 19 млн TEU. Например, из Японии и Кореи в Европу идёт более 1,3 млн TEU грузов (7% азиатского региона), а из Китая более 8 млн TEU (41% от всего азиатского региона), из них 50% — в страны Северной Европы¹⁰. В обратном направлении также большинство грузов, а именно 51%, идёт из стран Северной Европы в Китай, Корею и Японию [4]. Всё это потенциальные потоки, которые можно перераспределить на СМП уже в ближайшее время. Здесь же нужно учесть и заявления китайцев об осуществлении через СМП до 15% внешней торговли в ближайшие 10—15 лет (а это больше 350 млрд \$), что даёт повод для оптимизма. Ведь Китай уже сегодня является самой активной страной, использующей СМП, после России, — за последние 5 лет он провёз более 900 тысяч тонн грузов по нему¹¹.

Более того, обеспечение грузопотока по арктической транспортной линии возможно за счёт развития собственной грузовой базы Дальнего Востока РФ. По данным Минтранса, общая оценка грузовой базы Дальнего Востока через 6 лет может составить более чем 200 млн тонн, то есть возрасти примерно на 50% по отношению к нынешним показателям. В этой связи, необходимо уже сегодня прорабатывать сценарии развития событий и разрабатывать

¹⁰ Отчёт NEA: The Balance of Container Traffic amongst European Ports

¹¹ На основе данных Администрации СМП и оценкам профессора Токийского университета Нацухико Оцука (Natsuhiko Otsuka). URL: <http://inosmi.ru/arctica/20141223/225102622.html> (дата обращения: 24.03.2016)

транспортные схемы доставки грузов для того, чтобы транспортная система региона могла эффективно перераспределить такую нагрузку.

Следует отметить, что арктическая транспортная линия не будет конкурировать с Транссибирской железнодорожной магистралью, включая БАМ и проект прямого выхода железнодорожных активов на Сахалин, так как их первостепенной задачей является решение транспортных проблем развития экономического потенциала Западной и Восточной Сибири. Наоборот, страна будет обладать несколькими стратегическими транспортными коридорами для формирования пространственных межрегиональных связей экономических потенциалов запада и востока РФ, что позволит освободить пропускной потенциал железнодорожного комплекса для перевозок как внутри страны, так и для экспортных (и импортных) грузопотоков из районов Урала, Западной и Восточной Сибири к западным и восточным портам.

Сегодня экономическое присутствие России в АТР ограничивается в основном поставками необработанного сырья, а также обслуживанием определённой части транзитных транспортных потоков между Европой и Азией. При этом со стороны азиатских стран есть заинтересованность сотрудничества с российскими предприятиями различных секторов. По этому направлению Дальний Восток может получить крупные инфраструктурные проекты, способные стать тем самым драйвером, который обеспечит активизацию экономики не только Дальневосточного региона, но и всей России. Таким образом, уже в ближайшее десятилетие на базе Мурманского и Петропавловск-Камчатского портов возможно формирование международных транспортных узлов, связывающих транспортные потоки Юго-Восточной Азии, Западного побережья Северной Америки и Европейских стран посредством арктической транспортной линии, проходящей через Арктическую зону РФ. В итоге это сможет дать значительный мультипликативный эффект для развития всех смежных отраслей экономики, позволит увеличить общий пассажиропоток, наладить конвейерное движение, организовать типовые услуги, будет способствовать созданию новых рабочих мест, модернизации всей инфраструктуры, обеспечивающей безопасность мореплавания.

Морской порт-хаб Петропавловск-Камчатский

Ключевым элементом создания Национальной арктической линии является формирование порта-хаба в Петропавловске-Камчатском. Поэтому важно отметить вопросы развития порта-хаба на Камчатке, который играет особую роль при формировании комплексного проекта и организации постоянной международной транспортной линии. Как известно, Петропавловск-Камчатский — самый высокоширотный незамерзающий порт, расположенный в непосредственной близости к международным судоходным линиям из Северной Америки в

страны Азиатского региона, Он является, по сути, воротами в Арктику в Северной части Тихого океана. Так, 70% канадских грузов (а это около 200 млн тонн) проходит в отдалении 200—300 морских миль от берегов Петропавловска-Камчатского¹². Помимо удобного расположения, здесь есть возможность накопления, хранения, сортировки контейнерных партий при доставке обычными — без ледового класса — судами под российским и иностранными флагами до Петропавловска-Камчатского и погрузки на специализированный флот для дальнейшей транспортировки по Северному морскому пути.

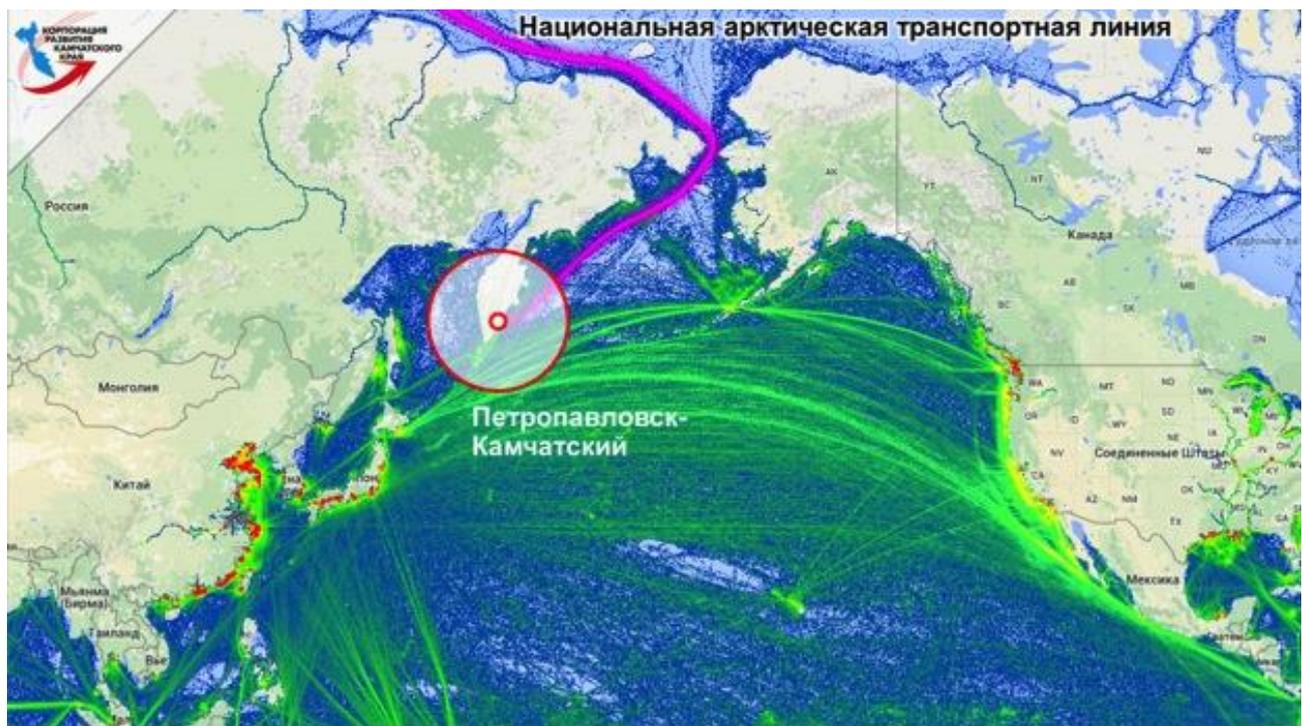


Рисунок 3. Стратегическое положение Петропавловска-Камчатского и зона притяжения

Таким образом, как упоминалось выше, возможно реализовать идею фидерных перевозок так называемыми «ледовыми шаттлами» — судами меньшей грузоподъемности, но повышенного ледового класса. Кроме этого, в августе 2015 г. Постановлением Правительства РФ создана территория опережающего развития «Камчатка»¹³. Согласно этому документу, ключевые специализации создаваемой территории опережающего развития — портово-промышленная и туристская. Таким образом, одной из основных площадок TOP «Камчатка» является морской порт, в рамках которого предполагается реализация проектов, обеспечивающих развитие портовой инфраструктуры и создания транзитного порта-хаба для накопления и сортировки контейнерных грузов при транспортировке Северным морским путем, а также проектов, способствующих развитию в том числе арктического туризма в регионе.

¹² Источник: на основе данных ААРА, данные marinetraffic.com

¹³ Постановление Правительства РФ от 28 августа 2015 г. № 899

В результате модернизации планируемый годовой грузооборот порта составит до 8 млн тонн¹⁴ с перспективой увеличения, что сможет обеспечить растущие потребности транспортного узла даже с учётом активного развития арктической транспортной линии. Более того в порту Петропавловск-Камчатского ожидается введение режима свободного порта, или порто-франко¹⁵, что даст дополнительные экономические преференции перевозчикам. Развитие Петропавловск-Камчатского порта как опорного порта СМП и его включение в единую национальную арктическую транспортную систему откроет исключительные возможности для развития международного судоходства.

Из экспортёра сырья, а именно это место стремятся закрепить за Россией, мы имеем возможность стать одним из ключевых участников глобальных торговых, производственных и транспортных потоков. Осуществить связь между мировым центром производства (АТР) и мировым центром потребления (Европа). Это — новая сила. И формирование национальной арктической транспортной линии является важной частью по созданию новой геополитической ситуации в мире.

Литература

1. Збарашенко В.С. Стратегические транспортные коридоры России, Морские вести России. 2013, вып. № 5.
2. Александрова М. А. Северный морской путь: Основные проблемы и перспективы развития // Инфраструктурные отрасли экономики: проблемы и перспективы развития. 2014. №5.С. 46—49.
3. Научно-технические проблемы освоения Арктики. Научная сессия Общего собрания членов РАН 16 декабря 2014 г.. Москва: Наука, 2015. 490 с.
4. Dr. Chang. Route Planning and Cost Analysis for Travelling through the Arctic Northeast Passage // International Journal of Geographical Information Science. 2015. 12-Mar. P.1—47. URL: http://ind.ntou.edu.tw/~b0170/research_result/R1-IJGIS-Arctic_Route.pdf (дата обращения: 24.03.2016).

References

1. Zbarashhenko V.S. Strategicheskie transportnye koridory Rossii. *Morskie vesti Rossii*. 2013, vyp. №5.
2. Aleksandrova M. A., Severnyj morskoy put: Osnovnye problemy i perspektivy razvitiya. *Infrastrukturnye otrasli ekonomiki: problemy i perspektivy razvitiya* 2014. №5. P. 46—49.
3. *Nauchno-texnicheskie problemy osvoeniya Arktiki*. Nauchnaj sessii Obshhego sobraniya chlenov RAN 16.12.2014. Moskva: Nauka, 2015.
4. Dr. Chang. Route Planning and Cost Analysis for Travelling through the Arctic Northeast Passage // International Journal of Geographical Information Science. 2015. 12-Mar. P.1—47.

¹⁴ Ряд соглашений по реконструкции и развитию портово-пирсового хозяйства региона, предусматривающих масштабную модернизацию порта Петропавловск-Камчатский были подписаны между Правительством Камчатского края, Федеральным агентством морского и речного транспорта, ФГУП «Росморпорт», ОАО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт» в рамках инвестиционного форума «Дальний Восток-2014».

¹⁵ Проект Федерального закона. URL: <https://www.oprf.ru/1449/2133/1537/2192/newsitem/31736> (дата обращения: 24.03.2016)