

ПОТЕНЦИАЛ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Елена Владимировна Груздева¹

¹ ФГБОУ ВПО Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова
119991, г. Москва, Ленинские Горы, д. 1

¹ Кандидат экономических наук, доцент, кафедра экономики инноваций экономического факультета»
E-mail: gruzdeva-msu@bk.ru

Поступила в редакцию: 21.11.2015 Одобрена: 28.11.2015

Аннотация. Настоящая статья раскрывает перспективы развития северного морского пути с учетом ключевых факторов. Проводится анализ климатических условий, инфраструктуры, специфики ледокольных проводок, добычи арктических ресурсов, особенностей государственной поддержки и распространенности судов высокого ледового класса. В статье применяются методы качественного и количественного анализа. Результатом является выявление перспектив развития исследуемого маршрута преимущественно как канала перевозки внутренних ресурсов. Кроме того, статья привлекает внимание к деятельности государственной комиссии по вопросам развития Арктики, которая способна оказать ключевое влияние на развитие северного морского пути.

Ключевые слова: северный морской путь, СМП, Арктика.

Для ссылки: Груздева Е. В. Потенциал грузоперевозок по Северному морскому пути // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2015. Т. 6. № 4. С. 278–282. DOI: 10.18184/2079-4665.2015.6.4.278.282

Потенциал грузоперевозок по Северному морскому пути

Развитие арктических регионов России и Северного морского пути (далее – СМП) является одним из ключевых приоритетов национальной политики. Весной 2015 г. премьер-министр Российской Федерации Дмитрий Медведев утвердил положение «О государственной комиссии по вопросам развития Арктики», возглавляемой вице-премьером Дмитрием Рогозиным. Данная структура должна обеспечить комплексное развитие Арктики, оценивая эффективность использования ресурсной базы и принимая решения по разработке и реализации приоритетных инвестиционных программ.

В настоящее время СМП применяется преимущественно для внутренних перевозок, в долгосрочной перспективе их высокая доля сохранится. Рост объемов грузоперевозок возможен, но это потребует реализации масштабных инвестиционных проектов, прежде всего инфраструктурных. В то же время рост масштабов транзита по СМП потребует также организационных и политических решений.

Текущее состояние грузоперевозок по СМП

С 2007 г. грузопоток по СМП изменился лишь на 8%, не превышая при этом объема в 4 млн. тонн. Транзитный грузопоток при этом не превышал трети общего объема перевозимых грузов (рис. 1).

В 2011–2013 г. наблюдался относительно высокий объем перевозки транзитных грузов. Снижение транзитного грузопотока в 2014 г. произошло за счет сокращения экспортных и международных перевозок по СМП в связи с сочетанием тяжелой ледовой обстановки и высокой загрузкой ледоколов на строительстве порта Сабетта. Кроме того, часть транспортных компаний могла отказаться от своих намерений по перевозке грузов данным маршрутом из-за политических причин, снизивших активность международной торговли – сократилось число российских судов, в направлении зарубежных стран, а также число международных транзитных судов.

В структуре грузов, перевозимых по СМП, более двух третей составляют нефтепродукты, при этом наиболее стабильными являются перевозки угля, объем которых за исследуемый период не изменился (табл. 1).

Факторы, влияющие на грузопоток по СМП

Ключевыми факторам, воздействующими на грузопоток по СМП являются:

- климатические условия;
- инфраструктура СМП;
- специфика ледокольных проводок;
- добыча арктических ресурсов;
- государственная поддержка;
- распространенность судов высокого ледового класса.



Источник: Данные администрации СМП, Northern Sea Route Information Office

Рис. 1. Объем грузопотока по СМП, млн. тонн

Таблица 1

Структура грузоперевозок по СМП

	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Нефтепродукты, тыс. тонн	767 (64%)	706 (63%)	185 (68%)
Железная руда, тыс. тонн	262 (22%)	203 (18%)	
Уголь, тыс. тонн	72 (6%)	73 (7%)	72 (26%)
Сжиженный природный газ, тыс. тонн	66 (5%)	67 (6%)	–
Генеральные грузы, тыс. тонн	–	70 (6%)	16 (6%)
Прочее, тыс. тонн	31 (3%)	–	–

Источник: Данные администрации СМП, Northern Sea Route Information Office

Климатические условия

Одним из ключевых препятствий развития СМП являются сложные погодные условия:

- короткий период навигации – СМП открыт для сквозного плавания на 4,5 месяца с июля по середину ноября;
- сроки навигации не являются стабильными и полностью непредсказуемыми, плавание может затянуться на небольшом участке маршрута из-за ухудшения погодных условий;
- плавание осуществляется исключительно судами арктического класса, более дорогими в производстве и требующими больше топлива, со специально подготовленной командой;
- средняя скорость плавания ниже, чем в неарктических водах;
- необходимы ледокольные проводки;

- создание инфраструктуры, в том числе обеспечивающей безопасность плавания, осложнено климатическими условиями.

Круглогодичная навигация сопряжена с существенно большими ограничениями:

- необходимо применение наиболее современных ледоколов (создаваемые ледоколы «Арктика» и «Сибирь»);
- скорость судов существенно снижается по сравнению с наиболее благоприятным для плавания периодом;
- существенно возрастают риски изменения сроков маршрута в связи с погодными условиями;
- из-за тяжелых погодных условий возрастают риски чрезвычайных происшествий;
- плавание осуществляется судами высокого арктического класса (arc 5+ в зависимости от погодных условий и сезона), которые дороги в производстве и эксплуатации;
- расход топлива существенно возрастает по сравнению с наиболее благоприятным для плавания периодом.

В настоящее время отсутствует единый прогноз изменения ледового покрова. Так, согласно прогнозу ООН¹ результате глобального потепления и таяния льдов период «чистой воды» может увеличиться до 17 недель к 2050 г.

В то же время большое число ученых считает, что таяние льдов в Арктике носит колебательный характер и к 2030 г. ледяной покров станет мощнее нынешнего, и период навигации по СМП сократится.

Инфраструктура СМП

Существующая инфраструктура СМП не позволяет обеспечить необходимые условия для роста перевозок, поскольку отсутствует или недостаточно развито:

- навигационное обеспечение (низкое качество карт местности, навигационно-гидрографическое оборудование в восточном секторе не отвечает современным требованиям);
- коммуникационное обеспечение (отсутствует спутниковая система связи, обслуживающей арктические регионы);

¹ <http://edition.cnn.com/2014/05/12/us/nasa-antarctica-ice-melt/>

- поисково-спасательное обеспечение (база спасательного отряда в настоящее время располагается в г. Владивосток);
- техническое обеспечение (отсутствует на большей части маршрута);
- медицинское обеспечение (отсутствует, за исключением военных баз).

Из-за недостаточного развития инфраструктуры реализуются риски, вызываемые погодными условиями, в том числе:

- средний разброс сроков прохода по СМП из-за климатических условий и ледокольного обеспечения достигает пяти дней;
- проход по СМП связан с риском блокирования во льдах (который усугубляется недостатком информации о ледовых условиях в каждой точке маршрута). Примером является ¹ танкер «Инди́га» в 2014 г.;
- из-за высоких рисков, связанных с непредсказуемостью маршрута, стоимость страхования перевозки значительно возрастает.

Развитие инфраструктуры Северного морского пути для решения задач транспортного обеспечения арктических районов, а также евразийского транзита заложено в Стратегии развития Арктической зоны РФ до 2020 г., и является одним из ключевых приоритетов деятельности государственной комиссии по вопросам развития Арктики. Создание инфраструктуры, необходимой для формирования транспортного коридора требует не менее десяти лет.

Специфика ледокольных проводок

В период «чистой воды» формально возможно прохождение судов по СМП без ледокольной проводки, тем не менее, данное решение либо требует высокого ледового класса корабля, а также профессиональной подготовки команды, либо несет в себе риски, связанные как с изменениями погодных условий, так и с ошибками, допущенными командой при прохождении маршрута. При наличии информации об ухудшении ледовой обстановки даже на отдельных частях маршрута ледокольная проводка является обязательной.

Согласно данным ФГУП «Атомфлот» количество ледоколов, которые могут быть использованы для сопровождения грузовых судов, не велико, а большинство из них построены более двадцати лет назад:

- «Ленин» (1959 г.) – с 1989 г. выведен из эксплуатации, корабль-музей;

- «Арктика» (1975 г.) – в 2008 г. выведен из эксплуатации;
- «Сибирь» (1978 г.) – законсервирован в 1993 г.;
- «Россия» (1985 г.) – выведен из состава флота в 2013 г.;
- «Таймыр» (1988 г.);
- «Севморпуть» (1988 г.);
- «Советский Союз» (1989 г.) – выведен из состава флота в 2010 г.;
- «Вайгач» (1990 г.);
- «Ямал» (1992 г.);
- «50-лет Победы» (2007 г.).

Фактически в настоящее время у Российской Федерации четыре работоспособных атомных ледоколов, ещё один ледокол подлежит ремонту («Советский Союз») и планируется к введению в работу в конце 2016 – начале 2017 г.

При этом в 2017 г. будут выведены из строя по причине окончания срока службы ледоколы «Таймыр» и «Вайгач», а в 2021 г. ледокол «Ямал». Единственным ледоколом с большим запасом срока эксплуатации является ледокол «50 лет Победы». В настоящее время идет строительство новых ледоколов, до 2021 г. в эксплуатацию будут введены три новых ледокола – Арктика (2019 г.), Сибирь (2020 г.), Урал (2021 г.), но, учитывая то, что строительство ледоколов – очень сложный, дорогой и длительный процесс, существуют риски введения данных ледоколов позже установленного срока.

Пять действующих одновременно атомных ледоколов смогут обеспечить максимальный грузопоток до 17 млн. тонн (В 1987 г. СМП обслуживали восемь атомных ледоколов при загрузке на 30%² – перевезено 6,5 млн. тонн грузов, при 100% загрузке потенциал не превышал 22 млн. тонн грузов).

Из-за недостатка ледоколов уже сейчас срок ожидания конвоя может составлять до 2 недель, что крайне негативно сказывается на коммерческих перевозках.

Более того, рост транзитных грузопотоков сдерживает высокая стоимость ледокольной проводки.

В 2011 г. по инициативе Росморречфлота, ФГУП «Атомфлот», госкорпорации «Росатом», судходной компании «Совкомфлот», администраций северных регионов и НП-СМП Федеральная служба по тарифам (ФСТ) приказом №122-т/1 от 07.06.2011 ввела новый гибкий тариф на услуги ледокольного флота. С его введением на транс-

¹ <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=24171>

² <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=3866>

сах СМП разрешено применять тарифы ниже предельных (до 1 руб. с тонны) при заключении договора на проводку судна между Атомфлотом и перевозчиком¹. Это привело к резкому увеличению грузопотока по СМП в 2011 г.

В настоящее время максимальная стоимость ледокольной проводки определяется ФСТ России для ФГУП «Атомфлот» – субъекта естественных монополий следующими приказами по тарифам:

- № 45-т/1 «Об утверждении тарифов на ледокольную проводку судов, оказываемую ФГУП «Атомфлот» в акватории Северного морского пути»;
- № 46-т/2 «Об утверждении Правил применения тарифов на ледокольную проводку судов в акватории Северного морского пути».

Тем не менее, получение тарифов ниже максимальных возможно лишь при согласии ФГУП «Атомфлот», условия получения которого не являются публичными. Предположительно, подобные условия могут быть предоставлены при осуществлении регулярных перевозок крупных партий грузов, но какие-либо гарантии отсутствуют.

Добыча арктических ресурсов

В настоящее время у всех крупнейших нефтегазовых компаний собраны портфели лицензий на освоение арктических месторождений, при этом по части из них уже начато освоение или освоение планируется начать в течение ближайших пяти лет:

- «Приразломное месторождение» (Газпром, добыча нефти с 2014 г.);
- «Новый порт» (Газпром, добыча нефти с 2014 г.);
- «Требс-Титов» (Лукойл, Башнефть, добыча нефти с 2011 г., авария в 2012 г.);
- «Ямал-СПГ» (Новатэк, ожидается начало добычи газа в 2019 г.);
- «Штокмановское месторождение» (Газпром, ожидается начало добычи газа в 2019–2020 гг.).

Ресурсные проекты сконцентрированы преимущественно в западной части российской Арктики, из всех проектов экспортироваться в Азию по СМП будет преимущественно сжиженный природный газ с проекта Ямал-СПГ, а также в небольших количествах нефть с проекта Новый порт, в силу того, что сырая нефть преимущественно экспортируется в Европу.

Обслуживание ресурсных месторождений, исходя из прогнозов грузопотоков до 2025 г., будет обеспечивать большую часть загрузки ледоколов.

Государственная поддержка

20 февраля 2013 г. Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным была утверждена «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации» на период до 2020 г.

Приоритетными направлениями развития арктической зоны в соответствии с данной стратегией являются:

- комплексное социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации;
- развитие науки и технологий;
- создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры;
- обеспечение экологической безопасности;
- международное сотрудничество в Арктике;
- обеспечение военной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации в Арктике.

Тем не менее, в данном документе отсутствуют как конкретные мероприятия, так и счетные целевые показатели, в связи с чем документ носит скорее информативный характер. Разработка нормативного документа, ориентированного на достижение реальных результатов, должна стать ключевым приоритетом государственной комиссии по вопросам развития Арктики.

Распространенность судов высокого ледового класса.

Наличие ледового класса у транспортных компаний является обязательным условием для движения по СМП. В коммерческих целях используются преимущественно наиболее дешевые корабли классов Arc4-Arc5, которые в большинстве случаев нуждаются в ледокольной проводке при транзите.

Согласно информации о текущем местоположении судов², при отсутствии навигации по СМП корабли класса Arc4-Arc5 широко используются при навигации по неарктическим замерзающим морям, а также частично в незамерзающих морях, так как цена простоя корабля выше стоимости использования кораблей арктического класса вне арктических морей.

Также в настоящее время используется ограниченное число кораблей класса Arc7, в том случае, если компании вынуждены обеспечивать доставку грузов для нужд арктического региона и при добыче ресурсов в Арктике.

¹ <http://morvesti.ru/items/detail.php?ID=28361>

² <http://www.bunkerportsnews.com/>

Для дальнейшего эффективного развития СМП потребуется увеличение флота кораблей класса Arc7 в несколько раз, что позволит уменьшить зависимость транспортных компаний от ледокольного обеспечения.

Прогноз грузопотока по СМП

Общий грузопоток по СМП до 2025 г. может достигнуть 40 млн. тонн грузов при благоприятной ледовой обстановке и развитии существующих инвестиционных проектов. При этом завоз ресурсов в порты акватории СМП будет расти в соответствии с локальными потребностями.

Транзитный грузопоток по СМП по наиболее оптимистичному прогнозу к 2025 г. не достигнет 6 млн. тонн за счет активных перевозок СПГ в азиатском направлении (63–68% всех транзитных грузов в 2011–2013 гг.) и генеральных грузов (в результате ввода в работу контейнеровоза Севморпуть в 2016 г.).

Тем не менее, возможны существенные изменения ситуации в зависимости от политики государственной комиссии по вопросам развития Арктики, эффективность которой в настоящее время не может быть спрогнозирована.

Список литературы

1. Northern Sea Route Information Office, Transit Statistics: transits in 2014 (www.arctic-lio.com);
2. Northern Sea Route Information Office, Transit Statistics: transits in 2013 (www.arctic-lio.com);
3. Northern Sea Route Information Office, Transit Statistics: transits in 2012 (www.arctic-lio.com);
4. Northern Sea Route Information Office, Transit Statistics: transits in 2011 (www.arctic-lio.com);
5. Данные администрации СМП: Информация о движении судов на подходах к акватории и в акватории Северного морского пути (asmp.morflot.ru);
6. Данным ФГУП «Атомфлот»: Технические характеристики атомных ледоколов (www.rosatomflot.ru);
7. Постановление Правительства РФ от 14.03.2015 № 228 «Об утверждении Положения о Государственной комиссии по вопросам развития Арктики»;
8. «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» (утв. Президентом РФ).

M.I.R. (Modernization. Innovation. Research)
ISSN 2411-796X (Online)
ISSN 2079-4665 (Print)

MODERNIZATION

THE CAPACITY OF CARGO TRANSPORTATION ALONG THE NORTHERN SEA ROUTE

Elena Gruzdeva

Abstract

This article reveals the prospects for the development of the Northern sea route taking into account all key factors. It includes analysis of the climatic conditions, the infrastructure, the specific breaker assistance, and the production of Arctic resources, peculiarities of state support and the prevalence of vessels with high ice class. The article applies to methods of qualitative and quantitative analysis. The result is identification of prospects of development of the route mainly as a channel of domestic resource transportation. In addition, the article draws attention to the work of the state Commission on development of the Arctic, which may have a key influence on the development of the Northern sea route.

Keywords: Northern sea route, Arctic.

Correspondence: Gruzdeva Elena V., Lomonosov Moscow State University (GSP-1, Leninskie Gory, Moscow, 119991), Russian Federation, gruzdeva-msu@bk.ru

Reference: Gruzdeva E. V. The capacity of cargo transportation along the Northern sea route. M.I.R. (Modernization. Innovation. Research), 2015, vol. 6, no. 4, pp. 278–282. DOI: 10.18184/2079-4665.2015.6.4.278.282