

## **ИНФОРМАЦИОННАЯ СПРАВКА**

### **о развитии и предложениях по повышению конкурентоспособности арктической транспортной инфраструктуры Северного морского пути**

Северный морской путь (СМП) является перспективным транспортным маршрутом, обладающим потенциалом как для мировой экономики, так и для экономики Российской Федерации. Перспективность направления обусловлена уменьшением расстояния перевозок по направлениям Азия - Европа и Европа - Азия и, следовательно, сокращением времени доставки грузов, в том числе по сравнению с маршрутами, проходящими через Суэцкий канал.

СМП проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово).

Протяженность СМП составляет 5,6 тыс. км, от пролива Карские Ворота до бухты Провидения.

В акватории СМП расположены 6 морских портов - Певек, Диксон, Тикси, Хатанга, Сабетта и Дудинка.

Помимо морских портов, в акватории СМП осуществляют грузовые операции 17 оборудованных и необорудованных пунктов на побережье материка и островах.

В 2020 г. объем грузоперевозок по Северному морскому пути составил 32,97 млн. тонн. По сравнению с 2019 г., когда по СМП было перевезено 31,5 млн тонн, грузооборот вырос на 1,5 млн т (на 4,7%).

Ключевыми грузами, формирующими грузопоток по Северному морскому пути, являются сжиженный природный газ, нефть, нефтепродукты, уголь, железорудное сырье в транзитном направлении.

Правительство Приморского края понимает важность и перспективы проекта развития Северного морского пути, как главной судоходной артерии, в том числе связывающей морские порты Приморского края и европейской части Российской Федерации.

Прогнозируемый рост транзитных перевозок по Северному морскому пути, интересен для Приморского края, в том числе с точки зрения участия морских терминалов края в перевалке транзитных грузов в базовых портах Восточного плеча Северного морского пути Владивосток, Находка, Восточный, которая позволит увеличить:

- объемы перевалки грузов (траншипмент) через морские терминалы Приморского края;

- количество судозаходов и соответственно доходы российских предприятий;
- налоговые отчисления в бюджеты всех уровней.

Порт Владивосток (равно как и порты Находка, Восточный) занимает очень выгодное географическое положение, что позволяет ему стать важным транспортным узлом на этой морской магистрали между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Северной Европой.

- незамерзающую бухту, круглогодичную навигацию, возможность хранения,

накопления, а также сортировки контейнерных грузов. Морской порт входит в структуру международного транспортного коридора «Приморье-1» и является точкой притяжения транзитных контейнерных грузов из Северо-Восточных провинций Китая Хэйлунцзян и Цзилинь. Данный коридор является перспективным с учетом проводимой работы по строительству и реконструкции действующих автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска.

Кроме этого имеются судоремонтные заводы, которые позволяют обеспечить для флота необходимые ремонтные и доковые работы.

На сегодняшний день стивидорные компании, переваливающие грузы в контейнерах, реализуют и имеют свои перспективные инвестиционные планы по модернизации и развитию, готовы наращивать грузовую базу для отправки СМП.

Текущая ситуация показывает, что рост контейнерного грузооборота будет продолжаться и в дальнейшем.

Вместе с тем, по итогам 2020 года ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (порт Владивосток) вышло на первое место среди стивидорных компаний России по перевалке контейнеров, поднявшись с 3 места, и обогнав лидера прошлых лет - ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (порт Санкт-Петербург). В текущем году лидерские позиции ПАО «Владивостокский морской торговый порт» сохранило.

В Приморском крае перевалка контейнеров осуществляется в морских портах Владивосток, Находка, Восточный, Зарубино, Посыет.

Суммарная пропускная способность грузовых контейнерных терминалов (согласно реестрам морских портов) составляет 1 798,57 тыс. TEU в год в том числе:

порт Владивосток - 987,17 тыс. TEU в год;

порт Находка - 97,50 тыс. TEU в год;

порт Восточный - 683,50 тыс. TEU в год;

порт Посыет - 20,40 тыс. TEU в год;

порт Зарубино - 10, 0 тыс. TEU в год.

По итогам 2020 года суммарный объем перевалки контейнеров в портах Приморская составил 15,1 млн.тонн, что на 13,1% выше показателя за 2019 год, в том числе по направлениям:

экспорт – 4,8 млн.тонн (+30,4%);

импорт - 6,6 млн.тонн (+ 11%);

каботаж – 2,9 млн.тонн (+6,4%);

транзит – 0,81 млн.тонн (-18,1%).

Доля перевалки контейнеров в портах края составляет в среднем 10% - 12% от общего объема перевалки грузов.

Порты Приморского края демонстрируют уверенный рост, как в абсолютных, так и в относительных показателях.

Российские транзитные маршруты по СМП являются привлекательными для иностранных грузовладельцев и обладают большим потенциалом по привлечению транзитных грузов в Арктику. Экспериментальные рейсы по СМП показали не только возможность, но и экономическую целесообразность развития таких перевозок.

Морской порт Владивосток имеет все предпосылки и может стать портом-хабом для обеспечения СМП транзитной грузовой контейнерной базой в направлении Азия – Европа в силу своей выгодной географической расположенности и технической оснащенности.

Порты Приморского края могут полностью принять на себя грузопотоки приграничных провинций Китая, частично разгрузив транзитные порты Японии и Республики Корея, осуществляющие в настоящее время перевалку грузов, идущих в Китай с западного побережья США и Канады.

### ***Проблемные вопросы развития СМП***

Для развития Северного морского пути (Владивосток – Мурманск) необходимо учесть ряд проблем, связанных с организацией перевозок по Северному морскому пути.

а) Экономическая деградация значительной части портов на Северном морском пути (убыточность), некоторые порты (Амдерма и Диксон) фактически прекратили свою деятельность.

б) Низкая ресурсообеспеченность и неразвитая система снабжения приморских арктических территорий ввиду отсутствия налаженной системы регулярного завоза необходимых грузов в отдаленные пункты Заполярного региона. Относительно слабым звеном производственной инфраструктуры Арктической зоны является электроэнергетика. Основные диспропорции в развитии отрасли – это нерациональная структура генерирующих мощностей, их низкий технический уровень, недостаточная приспособленность оборудования к экстремальным условиям эксплуатации, низкий уровень надежности системы энергоснабжения локальных децентрализованных участков.

в) Нестабильное время доставки грузов ввиду большой зависимости от погодных условий в Арктике: сроки навигации делятся 2 - 4 месяца (на отдельных участках дольше, за счет работы ледоколов); сложной системы организации ледокольной проводки и ее высокой стоимости; неналаженной работы службы спасения.

г) Отсутствие системы подготовки профессиональных кадров для обеспечения функционирования СМП (чиновники, ученые, лоцманы).

Возможным решением проблемы круглогодичного сообщения по Северному морскому пути может стать железнодорожная линия, являющаяся дублером восточной его части, которая является слабым звеном водной магистрали из-за возможного полного замерзания зимой океана в этой части. В отличие от восточной, западная часть Северного морского пути без значительных затрат может использоваться круглогодично.

Одним из приоритетных направлений в логистике является повышение надежности работы цепей поставок по СМП. В первую очередь это вызвано требованиями клиентов, предъявляемыми к логистическому сервису, основными из которых являются доставка груза в заданный промежуток времени и обеспечение сохранности груза, а также суммарные логистические издержки. Любой, даже незначительный сбой в процессе работы цепи поставок приводит к росту логистических издержек. По мнению экспертов, надежность поставок является

одним из наиболее важных аспектов производительности логистики. Высокая степень неопределенности подразумевает использование логистическими операторами различных стратегий, которые влекут за собой существенные издержки.

### *Предложения*

1. Реализовать инвестиционный проект «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» (1,2,3 этапы) на территории края, который приведет к увеличению пропускной, провозной и перерабатывающей способности железнодорожной инфраструктуры. Увеличится грузооборот. Позволит развивать портовую инфраструктуру и увеличивать их мощности. Повысит конкурентоспособность транспортной системы и привлечет дополнительные транзитные потоки, в том числе экспортноориентированные.

2. Завершить реконструкцию и строительство автомобильных пунктов пропуска, строительство и реконструкция приграничной инфраструктуры.

3. Оказать содействие ПАО «Владивостокский морской торговый порт» в реализации стратегии развития к 2025 году по увеличению обработки контейнерных грузов в два раза. На сегодняшний день у стивидорной компании имеются намерения стать базовым портом-хабом для Северного морского пути.

В целях формирования транзитной грузовой контейнерной базы для обеспечения СМП необходимо обратить внимание на действующую транспортную инфраструктуру, скоординировать усилия на ее модернизации и дальнейшего развития, определить перспективные площадки под размещения контейнерных терминалов. Рассмотреть возможность включения отдельных мероприятий в федеральный проект «Развитие Северного морского пути» транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры на период до 2030 года.

Правительство Приморского края особое внимание уделяет вопросам развития портовой деятельности на территории Приморского края, в целях её эффективной интеграции в социально-экономическое развитие региона и создания на её основе перспективных «точек роста», экспортно-импортных операций в международном сообщении и внутренних морских перевозках.

Оценка площадки под размещения морского терминала формируется из множества факторов, включая: гидрометеорологические условия, глубины, рельеф, грунты в районе строительства, достаточность прибрежной территории и её назначение (обременение), категория земель, наличие транспортных подходов и инженерных коммуникаций или возможность их организации и наращивания, экологические ограничения, наличие проживающего вблизи населения и другие.

Изначально важнейшим аспектом при оценке пригодности площадки является её целевое использование: перегрузка (перевалка, хранение) контейнеров.

На сегодняшний день Правительство Приморского края видит перспективными земельными участками под строительство нового контейнерного

терминала две площадки в Зарубино (Хасанский район) и Суходоле (Шкотовский район).

Вышеуказанные участки имеют развитость транспортной инфраструктуры (железную дорогу, автомобильную дорогу, входят в международные транспортные коридоры «Приморье 1» и «Приморье 2» и т.д.).

#### *Площадка в Зарубино (Хасанский район)*

В свое время Группа «Сумма» прорабатывала реализацию крупномасштабного проекта по строительству нового универсального морского порта в рамках проекта «Большой Порт Зарубино» в порту Зарубино с грузооборотом до 37,5 млн. тонн грузов в год, в составе которого планировалось разместить контейнерный терминал - до 2,5 млн. TEU в год. Однако данный проект так и не был реализован.

Предлагаемый земельный участок расположен в 18 км от границы с Китаем и Северной Кореей (переход Краскино), 80 км к юго-западу от Владивостока.

Причальная линия холмистая, высотой до 35 м. Естественно защищенный глубоководный порт.

Контейнерный терминал до 1 млн. ДФЭ потребуют строительство 3-5 причалов длиной 1150 метров под суда «Post-Panamax».

Грузопотоки из северных регионов Китая можно перенаправлять в Зарубино и отгружать в южные районы по морю. Это снизит нагрузку на железнодорожную систему и уменьшит транспортные расходы производителей, что приведет к росту промышленности в северных регионах, которое сейчас ограничено недостаточной транспортной инфраструктурой.

Контейнерный терминал в Зарубино может стать крупнейшим центром транзита китайских грузов: китайские транзитные грузопотоки потенциально могут загрузить до 60% мощностей терминала.

Привлекательность в следующем:

- расположение в непосредственной близости от границы России и Китая;
- круглогодичная навигация, зимой не требуется использование судов ледового класса;
- естественно защищенный порт – не требуется строительство искусственных защищенных сооружений, что значительно удешевляет стоимость проекта.

Уникальное месторасположение и доступ к транспортной инфраструктуре должны обеспечить высокую доходность и позволить воспользоваться преимуществом растущего спроса на перевалку транзитных грузов из Китая, растущий объем перевалки контейнеров на Дальнем Востоке.

Стремительное развитие стран АТР создаст существенный потенциал для перевалки контейнерных грузов через дальневосточные порты.

Текущий объем экспорта и импорта на Дальнем Востоке ограничены за счет недостаточной пропускной способности железнодорожной и портовой инфраструктуры.

Строительство контейнерного терминала в порту Зарубино позволит значительно увеличить объем экспорта и импорта в регионе.

### *Площадка в Суходоле (Шкотовский район)*

АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики» и АО «Центр развития портовой инфраструктуры» заключено соглашение о сотрудничестве по реализации масштабного проекта по созданию нового многофункционального портового-перегрузочного комплекса в бухте Суходол. Помимо строящегося угольного терминала, проектом предусматривается строительство глубоководного контейнерного терминала мощностью 3,0 млн TEU и терминала зерновых грузов мощностью 6,0 млн TEU в год. Запуск первой очереди проекта запланирован на 2022 год.

Место размещения: Приморский край, Шкотовский муниципальный район, северный берег бухты Суходол, мыс Азарьева, мыс Теляковского. (Расстояние, от места строительства контейнерного терминала, до ближайшего населенного пункта: с. Речица- 5 км, до с. Романовка – 8 км, до пос. Шкотово – 10 км, до г. Большой Камень – 12 км.).

Привлекательность площадки в следующем:

- круглогодичная навигация, зимой не требуется использование судов ледового класса;
- электрифицированные ж/д пути необщего пользования с железнодорожной станцией Суходол общей протяженностью 14,3 км;
- запуск в 1 кв. 2022 года части участка автомобильной дороги «Владивосток – Находка – порт Восточный» с выходом в районе Царевки, с вводом которой существенно сократится время в пути автотранспорта, следующего с контейнерами.