

Результаты и предварительные выводы по итогам НИР «Разработка концептуальных основ конкурентной модели развития Северного морского пути» (далее – СМП)

Северный морской путь (СМП) – судоходный маршрут, главная морская коммуникация в российской Арктике. СМП соединяет европейские и дальневосточные порты РФ, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему. Основное конкурентное преимущество этого высокоширотного маршрута в том, что он почти в два раза короче других морских путей из Европы на Дальний Восток.

По итогам Восточного экономического форума в сентябре 2015 года Президентом Российской Федерации В.В.Путиным дано поручение Министерству по развитию Дальнего Востока совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями разработать финансово-экономическую модель по развитию Северного морского пути в качестве конкурентного транспортного коридора глобального значения, в том числе для контейнерных перевозок.

Во исполнение указанных поручений Минвостокразвития России проведен конкурс на выполнение научно-исследовательской работы на тему: «Разработка концептуальных основ конкурентного развития Северного морского пути» (далее – НИР) и заключен государственный контракт с АНО «Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации». Аналитический центр, в свою очередь, привлек к работе ведущие отраслевые научные институты: Арктический и антарктический научно-исследовательский институт (ААНИИ), Дальневосточный научно-исследовательский, проектно-изыскательский и конструкторско-технологический институт морского флота (ДНИИМФ) и другие профильные научно-исследовательские организации.

Последовательная логика работы заключается в том, чтобы первоначально определить весь потенциальный объем грузопотоков, который в принципе может быть переключен на Северный морской путь. Далее, необходимо определить условия, при которых этот объем может там появиться. Затем, понять, какой

объем денежных средств необходим для того, чтобы эти условия были созданы. И, наконец, подготовить коммерческое предложение для инвесторов, которые могли бы непосредственно вложиться, чтобы создать условия, а также план мероприятий («дорожную карту») по дальнейшему развитию СМП.

На первом этапе был проанализирован объем морской торговли, на который далее накладывались своего рода фильтры для того, чтобы понять, какая его часть в принципе может быть переключена на СМП. Было принято допущение, что на СМП могут быть переключены те маршруты, расстояние перевозки по которым будет сокращено больше, чем на 10%. Главным образом это грузопотоки между Азией и Европой, проходящие по маршруту через Суэцкий канал.

Общий объем межрегиональных морских грузовых перевозок в мире составил в 2015 году около 6,1 млрд. тонн. Из них, на перевозки между Северной Европой, Восточной Азией и Северной Америкой приходилось около 650 млн. тонн. Большой объем перевозок сформировался между Китаем, Кореей с одной стороны и Германией, Нидерландами и Бельгией – с другой. Выигрыш в расстоянии при переключении на СМП имеют маршруты с общим грузопотоком около 400 млн. тонн. К ним был применен второй фильтр – по времени.

Потенциально перспективными для переключения на СМП являются 8 маршрутов с общим грузопотоком около 20 млн. тонн.

По базовому сценарию, объем грузов для перевозки по СМП к 2030 году оценивается на уровне 51,1 млн. тонн в год. Из них экспортные грузы составляют 30 млн. тонн, включая 16,5 млн. тонн СПГ из Сабетты, 10 млн. тонн нефти с Новопортовского месторождения, а также руды в объеме до 3,5 млн. тонн.

В достаточно большой степени эти сценарии зависят от того, удастся ли наладить круглогодичную, или хотя бы многомесячную навигацию на всей длине СМП. Был проведен достаточно глубокий анализ имеющихся климатических прогнозов, от отраслевых институтов были получены данные о скорости нарастания и максимальных толщинах льда по каждому из морей акватории СМП. Долгосрочными климатическими прогнозами предполагается, что период

сквозной безледокольной навигации для судов низкого ледового класса по СМП возрастет к 2030 году до 90—100 дней в году в среднем. Однако для практических целей необходимо ориентироваться на пессимистичный период безледокольной навигации для судов низкого ледового класса 60 дней в год.

В ходе второго этапа был проведен обзор текущего состояния рынка мировых грузовых перевозок по сегментам. Рынок контейнеровозов будет несбалансированным как минимум до 2019 года. Это значит, что судовладельцы в настоящее время не склонны вкладывать деньги в строительство новых судов высокого арктического класса, т.к. это сопряжено с дополнительными расходами при низкой рентабельности перевозок.

В настоящее время существует ряд проектов арктических контейнеровозов большой вместимости. В частности есть проект арктического контейнеровоза на 5 тысяч TEU, который мог бы оперировать на СМП до 10 месяцев из 12. И на основании этого контейнеровоза возможно создание действующей регулярной арктической контейнерной линии, с перевалками в портах Мурманск и Петропавловск-Камчатский, которая позволила бы потенциально переключить часть контейнерного грузопотока из Азии в Европу на СМП.

Но в целом в ближайшей перспективе экономика Северного морского пути не позволяет рассматривать его в качестве альтернативы Суэцу.

Основным выводом исследований на данном этапе стал вывод о необходимости создания арктической контейнерной линии.

Регулярно действующая контейнерная линия, которая может существовать между Мурманском и Петропавловск-Камчатском, на начальном этапе должна будет рассчитывать только на внутрироссийские грузы. В целом в качестве основного варианта рассматривается следующая концепция создания контейнерного сервиса:

1. Запуск регулярного сервиса Мурманск – Петропавловск-Камчатский с использованием контейнеровозов вместимостью до 1500 TEU;
2. Расширение сервиса новыми судами;
3. Привлечение импортного и транзитного грузопотока;

4. Строительство крупных контейнеровозов.

Основная идея заключается в том, что к тому времени, когда стоимость топлива повысится достаточно, чтобы контейнерный транзит по СМП стал достаточно выгоден для иностранных судовладельцев, в России уже существовала регулярно действующая контейнерная линия, на практике демонстрирующая все преимущества.

В результате **выполнения третьего и последнего этапа НИР** подготовлена финансово-экономическая модель, включающая в себя доходы и расходы от развития СМП, а также план мероприятий (дорожная карта) по реализации концепции развития Северного морского пути до 2030 года.

Результаты компьютерного моделирования свидетельствуют, что для достижения положительного денежного потока линии необходимо обеспечение навигации в течение 9 месяцев в году, на линии должны работать не менее 5 контейнеровозов арктического класса Arc8 и вместимостью 5000 TEU. Также проанализированы иные показатели, влияющие на финансовые показатели работы.

Налоговые доходы от проектов по добыче сырья в Арктике и вывозу его морским путем через СМП ориентировочно в базовом сценарии составят до 40 млрд. рублей ежегодно. Одним из важных результатов данного раздела следует считать вывод о нехватке строящихся в настоящее время мощностей атомного ледокольного флота для обеспечения ледокольных проводок всей прогнозной величины грузопотока.

В рамках третьего этапа работ были также рассмотрены варианты оптимизации деятельности атомного ледокольного флота с целью повышения объема перевозок, который может быть обеспечен ледокольной проводкой.

В рамках второго Восточного экономического форума, состоявшегося в г. Владивостоке 2 сентября 2016 г., при участии крупнейших перевозчиков, потенциальных инвесторов, правительственных, научных и международных организаций была проведена сессия, посвященная СМП.

В ходе сессии участники сошлись во мнении, что развитие Арктики, в том числе развитие судоходства по СМП, в том числе развитие контейнерных перевозок по СМП без участия государства невозможна даже силами крупнейших мировых контейнерных компаний ввиду большого количества необходимых решений и мер.

Ввиду рисков проекта коммерческие компании ожидают участие при создании контейнерной линии государства.

Для увеличения периода навигации до 9 месяцев и экономического эффекта целесообразно строительство 7 контейнеровозов класса Agc8 вместимостью 5000 TEU с выводом на линию к 2023 году. Стоимостные показатели и условия привлечения инвесторов определяются.

Для продолжения работы по развитию СМП необходимо:

- международное сотрудничество в целях освоения СМП, в том числе со странами – крупнейшими источниками грузов (Китай, Япония, Республика Корея);
- формирование сотрудничества с крупнейшими мировыми грузовыми компаниями для определения условий их участия в освоении СМП.

По результатам переговоров и консультаций будут уточнены возможные формы участия инвесторов в организации регулярных контейнерных перевозок и создании опорных портов-хабов.

Необходимым условием для привлечения российских и транзитных грузов является обеспечение СМП поисково-спасательными, навигационными, ремонтными сервисами и услугами снабжения и бункеровки, а также создание спутниковой системы наблюдения за безопасностью мореплавания.

Указанные мероприятия предусмотрены утверждённым Правительством Российской Федерации комплексным проектом развития СМП, однако необходимы дополнительные решения на государственном уровне о включении отдельных мероприятий в федеральные программы по развитию Арктической зоны Российской Федерации.