

**Интернет-конференция СФ. Вопросы развития инфраструктуры
Северного морского пути как элемента единой Арктической транспортной
системы Российской Федерации.**

**Формирование национальной арктической транспортной линии
Мурманск – Петропавловск-Камчатский
(Материалы Корпорации развития Камчатского края)**

В качестве одного из ключевых национальных стратегических приоритетов Российской Федерации определено комплексное развитие Арктической зоны, которое в свою очередь напрямую связано с формированием точек роста и освоением транспортно-логистического потенциала Северного Морского пути.

Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности предусматривает развитие «единой арктической транспортной системы Российской Федерации в качестве национальной морской магистрали, ориентированной на круглогодичное функционирование, включающей в себя Северный морской путь и тяготеющие к нему меридиональные речные и железнодорожные коммуникации, а также аэропортовую сеть».

Раскрыть транспортно-логистический потенциал и сделать Севморпуть конкурентным транспортным коридором глобального значения возможно за счет организации регулярного судоходного движения – формирования национальной арктической транспортной линии.

Национальная арктическая транспортная линия, в отличие от традиционного определения СМП, 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 сети опорных портов на всем протяжении маршрута.

Реализация проекта регулярной судоходной линии Мурманск – Петропавловск-Камчатский может стать основой единой Арктической транспортной системы Российской Федерации.

В этой связи, расположение Мурманска и Петропавловска-Камчатского в качестве опорных портов-хабов линии является оптимальным: их

использование позволяет работать с грузами всех ключевых портов АТР и Европы: Роттердам, Гамбург, Шанхай, Йокогама и Пусан, в том числе использовать современные фидерные суда. При такой модели достигается наибольшая операционная эффективность работы судов на линии за счет максимизации их рейсов в течение календарного года. По расчетам экспертов, такая модель позволяет судну ледового класса осуществить в течение года 12 рейсов. Таким образом, экономика перевозки грузов по СМП с учетом расположения двух портов-хабов представляется наиболее эффективной.

Если говорить о потенциальных направлениях и объемах международного транзитного грузопотока, которые возможно перераспределить через национальную арктическую транспортную линию, то это прежде всего грузопоток по направлениям из Восточной Азии, Западного побережья Северной Америки в Северную Европу, и из Восточного побережья Северной Америки в Восточную Азию, общий объем которого по итогам 2015 года составлял 426 млн тонн. По оценкам экспертов, по обозначенным направлениям (из портов Китая, Южной Кореи, Японии и Канады в Северную Европу) не менее 17 маршрутов с общим грузопотоком до 60 млн тонн могут быть уже в самой ближайшей перспективе перераспределены через Национальную Арктическую Транспортную Линию, так как выигрыш по времени и экономика перевозок при перераспределении этих маршрутов через Севморпуть наиболее конкурентоспособна по сравнению с альтернативным маршрутом через Суэцкий канал.

В любом случае, на начальном этапе развития НАТЛ основной грузопоток будет формироваться, прежде всего, за счет российской грузовой базы - в основном за счет регионов Дальнего востока и потоков, обеспечивающих проекты по добыче сырья в Арктике, в том числе экспорт сырья, а так же перераспределения грузов, идущих из европейской части России на север Дальнего Востока по Транссибу и далее фидерными судами. По некоторым оценкам, общий объем потенциальных внутрироссийских грузопотоков для НАТЛ составит порядка 51 млн тонн к 2030 году, в его основе будет преобладать экспорт природных ресурсов.

Развитие национальной арктической транспортной линии будет происходить поэтапно. На первом этапе развития линии будет осуществляться отладка работы сервиса с учетом влияния на его функционирование климатических особенностей, уточнение реальных сроков навигации и параметров контейнеровозов, возможной скорости их движения, формирование оптимальных тарифов оператора линии, маркетинговые мероприятия по привлечению перевозчиков. Для этого

потребуется субсидирование деятельности компании-оператора на первом этапе, до момента формирования стабильного грузопотока (по оценкам, до 50 тыс. TEU). На последующих этапах параллельно будут происходить процессы строительства крупных арктических судов и строительство глубоководных терминалов в портах-хабах для расширения возможностей линии и обеспечения обслуживания постепенно нарастающего грузопотока – как российского, так и транзитного.

Раскрытие транспортно-логистического потенциала Арктики за счет развития НАТЛ как масштабного инфраструктурного проекта, предполагает решение целого ряда задач:

1. Качественное развитие инфраструктуры на протяжении всего маршрута, не только портовой, но и логистической, аварийно-спасательной, гидрометеорологической, навигационной – это снизит риски для судов при прохождении линии. В том числе, улучшение прогнозирования ледовой обстановки и предоставления оперативного доступа к информации.
2. Разработка единых для всех пользователей прозрачных правил пользования и безопасности, а так же страхования, соответствующих международному уровню, обеспечения контроля их выполнения на государственном уровне.
3. Обеспечение наличия ледокольного флота, его доступности и прозрачности тарифов на проводку. Для этого необходима гибкая и прозрачная единая тарифная политика обеспечения перевозок ледокольным флотом, выгодная перевозчикам и конкурентоспособная альтернативным маршрутам. Сегодня трудно заранее рассчитать стоимость проводки – она зависит от ледовой обстановки в каждой из 7 зон, при этом заявка подается за 30 дней и перевозчикам требуется предоставить большой пакет документов.
4. Упрощение процедуры организации проводки и получения разрешения. Сегодня срок подачи документов для получения разрешения на проход - не ранее чем за 120 и не позже чем за 15 дней до подхода к границе СМП. Разрешения необходимо получать на каждый проход судна.¹⁰ Например, через Суэц документы на транзит подаются лишь единожды. Далее судну присваивается ID номер для всех последующих переходов, а стоимость транзита рассчитывается заранее и не меняется.

Решение этих задач является необходимым условием для привлечения российских и транзитных грузов.

По целому ряду обозначенных задач уже ведется работа, в том числе в рамках принятого комплексного проекта развития Северного морского пути утвержденного Правительством Российской Федерации.

Однако, 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 остается актуальным.

На сегодняшний день существует Администрация Северного морского пути, создана Государственная комиссия по вопросам развития Арктики, но отсутствует исполнительный орган. Для решения задач по комплексному освоению СевМорПути и организации проекта национальной арктической транспортной линии требуется определить ответственного за его реализацию орган исполнительной власти РФ, который станет центром компетенций и принятия решений.

Необходима так же определенность 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 арктическую линию.

Кроме того, под вопросом организация экспериментального рейса атомного лихтеровоза «Севморпуть» по маршруту Мурманск – Петропавловск-Камчатский и в обратном направлении.

Отдельно следует отметить необходимость создания соответствующей инфраструктуры в портах-хабах. Ключевым элементом арктической транспортной линии на востоке должен стать порт Петропавловск-Камчатский.

Связав разветвлённые сети магистрально-фидерных маршрутов (в отдалении 200-400 морских миль от него проходят международные судоходные линии между Азией и Америкой), Петропавловск-Камчатский порт может взять на себя роль перевалочного центра, обслуживающего как внутрirosсийские, так в перспективе и международные азиатско-американские линии, и обеспечивающего перевалку (траншипмент) контейнеров с судов магистральных линий на фидерные суда или на суда других магистральных линий, стать для них точкой притяжения.

Порт-хаб, который будет сформирован в Петропавловске-Камчатском, будет сочетать в себе признаки сразу трех типов транзитных хабов:

- как грузообразующий порт, через который проходят в направлении на «море» и с моря грузы прилегающего хинтерленда и которые аккумулируют грузы близлежащих портов меньшего размера (такими, например, являются Роттердам, Токио, Кобе, Нью-Йорк).

- как порт, расположенный на пересечении разных магистральных линий, что позволит перегружать контейнеры с судов одних линий на суда других, и который сможет аккумулировать грузы различных направлений с прилегающих грузообразующих районов.

- как перевалочный порт, расположенный в месте пересечения и соединения различных торговых путей и способный аккумулировать грузы, которые генерируются попутным местоположением портов или промежуточным положением по отношению к более удаленным внутренним районам.

На сегодняшний день площадь территории порта 137 га, имеется 56 причалов с общей протяженностью 6089,1 м. Пропускная способность грузовых терминалов – около 4 млн. т в год (в т.ч. сухие грузы – 1262 тыс., контейнеры – 66,55 тыс. TEU). Общий тоннаж грузов переработанных в порту Петропавловска-Камчатского составил: 2010 год – 2227,3 тыс. тонн, 2011 год – 2384,9 тыс. тонн, 2012 год – 2546,4 тыс. тонн, 2013 год 2436,2 тыс. тонн, 2014 год – 2733,8 тыс. тонн, 2015 год – 2366,0 тыс. тонн. Порядка 60% всех грузов – контейнеры, 27% – навалочные грузы, 13% – прочие генеральные грузы. Площадь портовых крытых складов 32,84 тыс. м², открытых площадок – 109,9 тыс. м².

За последние 5 лет в морской порт Петропавловск-Камчатский посетили суда под флагами: КНР, Республика Корея, Антигуа, Содружества Багамских Островов, Республика Маршалловы Острова, Республика Мальта, Республика Сьерра-Леоне, Республика Вануату, Гибралтар, Антигуа и Барбуда, Монголия, Французская Республика, Япония, Королевство Камбоджа, Белиз, Панама, Федерация Сент-Китс и Невис.

Конечно же, формирование в Петропавловске-Камчатском крупного круглогодичного глубоководного морского хаба — центра по переработке контейнерных, нефтеналивных грузов, перевалке угля потребует определенных вложений в его портово-логистические мощности, в частности создание крупного терминала, способного обеспечить возрастающие потребности в растущем грузопотоке.

Существующие планы по развитию портовой инфраструктуры Петропавловска-Камчатского связаны прежде всего с развитием территории опережающего развития «Камчатка» и введением режима свободного порта (порто-франко), а так же интеграции порта как базового элемента инфраструктуры создаваемой регулярной судоходной линии в Арктике.

Предложения по созданию национальной арктической транспортной линии Мурманск – Петропавловск-Камчатский:

- Рассматривать арктическую контейнерную линию как крупный инфраструктурный проект.
- Четко обозначить единый орган государственной власти, ответственный за реализацию создания арктической транспортной линии и наделить его соответствующими полномочиями.
- Разработать стратегию создания национальной арктической транспортной линии Мурманск – Петропавловск-Камчатский с конкретной дорожной картой мероприятий и зонами ответственности, с учетом результатов НИР «Разработка концептуальных основ развития Северного морского пути», выполненной по заказу Минвостокразвития РФ.
- Создать единого оператора национальной арктической транспортной линии Мурманск – Петропавловск-Камчатский, и наделить его соответствующими полномочиями с привлечением как бюджетных, так и частных средств.
- Определить единое наименование транспортной линии через Северный Морской путь, использовать единый термин.
- В рамках формирования проекта арктической транспортной линии:
 - Определить возможные источники финансирования проекта, в том числе объемы предоставления бюджетного финансирования или государственной гарантии;
 - Организовать межрегиональное взаимодействие, а так же определить ответственного за консолидацию и перевозку грузов фрахтователя (оператора) линии;
 - Провести комплексную правовую работу на предмет актуализации и приведения в соответствие с реалиями и спецификой развития арктической транспортной линии ряда нормативных правовых актов в сфере технического регулирования логистики, эксплуатации транспорта и перевозки грузов, транспортной безопасности, порядка оформления и форм документов, а так же внесение соответствующих изменений в существующее базовое законодательство по морским перевозкам.