

## **Транспортные потоки по трассам Северного морского пути**

Радионовская Т.И.,  
магистрант, гр. УВТ-160,  
Руководитель:

Гапоненкова Н.Б., к.э.н., доцент,  
МГТУ, кафедра Управления производством

Главной задачей экономической политики в Арктике является создание благоприятных условий для жизнедеятельности населения и развития производства с учетом долгосрочных планов развития экономики страны. Особое место отводится поддержанию и укреплению Северного морского пути, являющегося главной арктической транспортной магистралью, соединяющей транспортные подсистемы Европейского, Сибирского и Дальневосточного Севера[1].

Мурманский транспортный узел является крупнейшим транспортным узлом у северных берегов России. Порт Мурманск – самый северный из незамерзающих портов России, крупнейший в мире порт, расположенный за Северным полярным кругом[2].

Сложившиеся транспортные потоки арктического судоходства в акватории Северного морского транспортного пути, в том числе, использующие трассы Северного морского пути, решают различные задачи. По своему назначению их можно подразделить следующим образом:

- международный транзит;
- каботаж;
- завоз в порты и пункты акватории Северного морского транспортного коридора (СМТК);
- вывоз продукции из акватории СМТК;
- межпортовые перевозки в акватории СМТК.

Международный транзит обеспечивает грузопоток между рынками северной части Атлантического океана (в основном – европейским) и Азиатско-Тихоокеанского региона (в основном, странами Азии). Перевозки осуществляются через СМТК напрямую между портами иностранных государств, минуя Российскую Федерацию, либо с перевалкой в российских портах Поморского и Камчатского секторов[3].

Каботаж обеспечивает перевозки между портами Российской Федерации.

Большой каботаж - между портами морей Тихого и Атлантического океанов (Балтийское море) с прохождением через территориальные воды иностранных государств.

Малый каботаж - между портами смежных акваторий Северного Ледовитого (Баренцево, Белое моря) и Тихого океанов (Берингово, Охотское, Японское, Татарский пролив). Частью малого каботажа являются также межпортовые перевозки в акватории СМТК[3].

Завоз в порты и пункты акватории СМТК производится с запада и востока. Он может быть разделен на поставки, осуществляемые из иностранных портов и из российских. По назначению он разделяется на поставки в рамках

«северного завоза», обеспечение деятельности промышленных предприятий, а также обустройства новых производств – имеются в виду, в первую очередь, Сабетта и Новый Порт.

Вывоз продукции из акватории СМТК, в подавляющем большинстве, продукции нефтегазового и горнорудного комплекса, производится как в восточном, так и западном направлении. В количественном отношении абсолютно доминирует вывоз из Поморского сектора и акватории Северного морского пути на запад, на европейский рынок. При этом грузопоток активен только в самой западной из семи тарифных зон ледокольной проводки. Вывоз продукции горнорудного комплекса из акватории Северного морского пути на восток, в страны АТР, невелик. В Камчатском секторе значителен грузопоток сезонного вывоза рыбной продукции в восточном направлении.

Вывоз продукции из акватории СМТК производится на международный и внутренний рынок. Экспорт обеспечивается прямыми поставками, а также с перевалкой в иностранных и российских портах. Поставки на внутренний рынок производятся с перевалкой в российских портах.

Мы детально рассмотрели структуры и направления грузопотоков и их зональную привязку в регионе. Уделим внимание доступности ледокольного обеспечения[3].

На период до 2025 года, несмотря на очевидный многократный рост грузопотока, ледокольное обеспечение в акватории Северного морского пути, по прогнозам Атомфлота, будут по-прежнему осуществлять четыре атомных ледокола. В условиях дефицита линейных ледоколов главной задачей Атомфлота становится выполнение взятых на себя контрактных обязательств по круглогодичному обеспечению производств и вывоза продукции, связанных с освоением минеральных ресурсов в западном секторе акватории Севморпути. Имеется в виду контракты по крупным инвестиционным проектам, как уже заключенные: Ямал СПГ (до 2040 года), Норильский Никель (до 2040 года), Новый порт (до 2035 года), - так и обсуждаемые: Арктик СПГ, Пайяхское месторождение, уголь Диксона – на перспективу до 2030-2045 годов.

В таком случае ледокольное обеспечение транзитных и каботажных перевозок, завоза в акваторию Северного морского пути, включая Северный завоз морем, будет, скорее всего, осуществляться по остаточному принципу. Что, как мы понимаем, не будет стимулировать и без того невысокую предпринимательскую активность в регионах Арктики[3].

В этих условиях запрос на координацию транспортных операций в регионе возрастает многократно. Логистические решения и в рамках государственных социальных программ, и в рамках дополнительных инвестиционных проектов, будут вынуждены разрабатываться с жесткой привязкой к графикам перевозок по действующим крупным коммерческим проектам, обслуживаемым «Атомфлотом».

Анализ существующего запроса на координацию перевозок показывает следующую ситуацию:

Логистическое обеспечение международных транзитных перевозок, как прямых, так и через российские порты, обеспечивается специализированными компаниями, рассматривающими прохождение арктического сегмента как

значимую, но не единственную часть транспортной цепочки. В настоящее время, несмотря на многочисленные заявления, сложно выделить хоть один проект транзитных перевозок, дошедший до стадии принятия инвестиционного решения[3].

Логистическое обеспечение большого каботажа рассматривается с подобных же позиций. Как и у проектов развития международного транзита, инвестиционных решений не принято.

Вывоз продукции нефтегазового и горнорудного комплекса обеспечивается специализированными подразделениями нефтегазовых и горнорудных компаний, силами собственного флота и портовых мощностей; напомним, что уже сейчас эти поставки доминируют в грузопотоке СМТК (около 70%). К 2025 году, по минимальным оценкам, основанным на всестороннем анализе развития инвестиционных проектов, связанных с освоением природных ресурсов, объем перевозок составит около 50 млн. тонн в год и также останется доминирующим при любых возможных вариантах развития транзитных проектов[3].

Подчеркнем, что рост транзита по Северному морскому пути может быть связан не только с развитием международного транзита (как прямого, так и через российские порты) и каботажа. Вывоз продукции нефтегазового комплекса в пределах сезонной навигации в восточном направлении также затронет, помимо единственной в настоящее время самой западной тарифной зоны, шесть оставшихся и сформирует устойчивый транзитный грузопоток[3].

Таким образом, напрашивается вывод, что зона ответственности Единого транспортно-логистического оператора (ЕТЛО) должна быть шире, чем изолированно акватория Северного морского пути. Это должна быть вся акватория Северного морского транспортного коридора. И объектами координации должны стать и транзитные перевозки, и завоз в порты и пункты акватории СМТК, и малый каботаж.

Соответственно и функции ЕТЛО не ограничиваются теми, что были названы в предложениях по его созданию. На ЕТЛО ложатся задачи проанализировать существующие грузопотоки, их зональное распределение внутри СМТК, учесть все долгосрочные инвестиционные программы «крупных добывающих игроков», возможность тарифных изменений, существующие ограничения портовой инфраструктуры и дефицит ледокольного флота, глобальную конкуренцию маршрутов и прочие факторы[3].

Можно долго обсуждать будущую организационно-правовую форму и функции ЕТЛО в статусе национального арктического перевозчика, но без учёта долгосрочных инвестиционных планов добывающих корпораций эффекта не достичь. Именно анализ долгосрочных стратегий добывающих компаний, занимающихся перевозкой сырья по маршруту СМТК и инвестирующих в инфраструктуру, даст понимание, что Северный морской транспортный коридор нужно делать экономически эффективным и выгодным, а без дополнительных инвестиционных программ этого не сделать. Надо признать центральную роль бизнеса в развитии Арктики и принимать решение о наращивании сотрудничества и взаимодействия с деловым сообществом в целях обеспечения устойчивого развития[3].

Экономические интересы страны будут реализованы, когда модернизированный порт и транспортная инфраструктура Мурманской области будут использоваться в интересах государства и частного бизнеса в процессе разработки месторождений углеводородов на арктическом побережье и как единственный океанский транспортный коридор на западных рубежах России[4].

При плотном взаимодействии с бизнес-сообществом, со всеми участниками транспортного процесса и нацеленностью на развитие существующих хозяйственных связей и партнёрство с государством в вопросах социальной политики, роль Единого транспортного-логистического оператора может стать ключевой в организации перевозок в Арктической зоне Российской Федерации.

#### Литература и источники:

1. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике. <https://www.arcticregion.ru/index.php/dokumenty>
2. Комплексное развитие Мурманского транспортного узла. URL: <http://ppp-transport.ru/ru/o-retu/proekty-retu/kompleksnoe-razvitie-murmanskogo-transportnogo-uzla>
3. Шишкарёв С.Н. О создании единого транспортно-логистического оператора в Арктической зоне Российской Федерации с целью организации перевозок по трассам Северного морского пути. <https://arctic.gov.ru/News/1cd07c7b>
4. Перспективы развития транспортной инфраструктуры Мурманской области в контексте экономического развития РФ на период до 2020 года. <http://www.pandia.ru/text/77/28/92044.php>