

Досенко Виктор Александрович, Президент «Международной академии транспорта»

Збарщенко Виталий Стефанович, Вице-президент «Международной академии транспорта»

Борейко Александр Евгеньевич, директор департамента специальных проектов «Международной академии транспорта», генеральный директор ООО «Интеллектуальные транспортные технологии»

Транспортный потенциал Северного Морского пути (СМП). Новые возможности.

Transport potentiality of the North Sea Route. New possibilities

Арктический регион – одно из немногих слабо освоенных мест на нашей планете, кладовая природных ресурсов и территория прохождения потенциальных транспортных маршрутов, становится катализатором интенсивного развития национальной экономики России и ареной стратегического взаимодействия на международной арене. Сейчас, в начале XXI века, как нельзя актуально звучат слова выдающегося писателя века XIX Марка Твена в период «золотой» и последующих лихорадок: «Покупайте землю, ее больше не производят». В этом высказывании, адресованном пионерам освоения Дикого Запада, есть прямые аналогии с днем сегодняшним: осваивайте территорию Арктики, или ее освоят другие.

Столь жесткая постановка вопроса имеет под собой объективные основания. Арктика уже давно перестала быть Terra Incognita и местом «белого безмолвия» времен Джека Лондона. Ее пока не освоенные ресурсы, геополитическое местоположение, транспортный потенциал становятся важным фактором развития национальных экономик арктических стран, приобретают все большее значение в международном взаимодействии.

1. История вопроса

В 1980-е годы 70 портов Советского Союза обеспечивали перевалку около 400 миллионов тонн внешнеторговых, каботажных и транзитных грузов. Транспортный флот Минморфлота СССР (1800 судов суммарным дедвейтом 22 миллиона тонн, шестое место в мире) под советским флагом перевозил ежегодно до 240 миллионов тонн грузов, включая около 6,5 миллионов тонн для «Северного завоза». Доля перевозок между иностранными портами ограничивалась хроническим дефицитом национального морского тоннажа и необходимостью постоянно подфрахтовывать иностранный флот.

Корпоративной структурой управления экономикой СССР обеспечивалось участие отечественного флота в перевозках не менее 60% внешнеторговых грузов, что формировало существенное увеличение прибавочной стоимости внешнеторговых операций и гарантировало независимость экономики страны на фрахтовом рынке.

В настоящее время порты Российской Федерации и сопредельных стран обеспечивают перевалку более 700 миллионов тонн отечественных и транзитных грузов. При этом суда под флагом России (общим дедвейтом около 2,5 миллионов тонн в основном

малотоннажных судов довольно почтенного возраста) перевозят менее 30 миллионов тонн. То есть импорт услуг иностранных судовладельцев составляет 95%, что с точки зрения транспортной безопасности страны совершенно не приемлемо.

Морской флот в арктической зоне и на Дальнем Востоке общим дедеветом порядка 12 миллионов тонн в значительной степени принадлежит иностранным банкам – кредиторам, зарегистрирован за рубежом в странах «удобного» флага, что ставит под сомнение возможность его использования в интересах РФ в случае кризисных ситуаций, военных конфликтов, и по своему составу и размерам судов мало пригоден для использования на перевозках отечественных грузов. Такой вид судоходной активности дает возможность российским частным структурам занимать определенную нишу фрахтового рынка и обеспечивать работой несколько тысяч российских моряков, включая выпускников отечественных морских учебных заведений.

Отдельные крупные компании, владеющие собственной грузовой базой (компании «Норильский никель», «ЛукОйл», ряд нефтяных компаний), стали приобретать флот, но исключительно для собственных нужд. Отсутствие крупного капитала в отечественном морском деловом сообществе и негативное отношение капиталоемких национальных структур к финансированию поставок флота привели к неприемлемому для экономики страны дефициту транспортного грузового и пассажирского флота, а существенная доля деловой активности отечественных предприятий на внешнеторговых рынках, включая многие тысячи высокооплачиваемых рабочих мест плавсостава, находится в руках иностранных предпринимателей.

Арктика, Северный морской путь всегда играли важную роль в российских морских перевозках. В настоящий момент значение Арктики в социально-экономическом развитии Российской Федерации приобретает новое, дополнительное значение.

Основные задачи и перспективы развития Арктической зоны на долгосрочный период определены в государственных документах:

- «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2020 года и на дальнейшую перспективу» (утверждены Президентом РФ 18 сентября 2008 г.);
- «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» (утверждена Президентом РФ 18 февраля 2013 г.);
- Госпрограмма «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года», от 24 апреля 2014 г.

Организация перевозок в Северном ледовитом океане и, в частности, в акватории Северного морского пути регулируется следующими международными и российскими нормативными актами:

- Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. ст. 234 «Покрытие льдом районы»
- Федеральный закон от 31.07.1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»
- Федеральный закон от 28.07.2012 № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути»
- Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания»

- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 15.03.2013 № 358-р «О создании Администрации Северного морского пути Правила плавания в акватории Северного морского пути (утверждены приказом Минтранса России от 17.01.2013 № 7)



Рис. 1 Транспортные коридоры и основные маршруты по трассе Северного морского пути

2. Прогнозы грузовых перевозок

Несмотря на некоторую стабилизацию арктических процессов, связанных с уменьшением ледового покрытия на трассах Северного морского пути, общие объемы перевозок в 2017 г. в Арктической зоне РФ выросли и составили почти 10 млн. тонн, в том числе транзит всего 200 тыс. тонн. Транзитом Северный морской путь был пройден лишь в ходе 27 рейсов (в том числе 9 судов порожними).

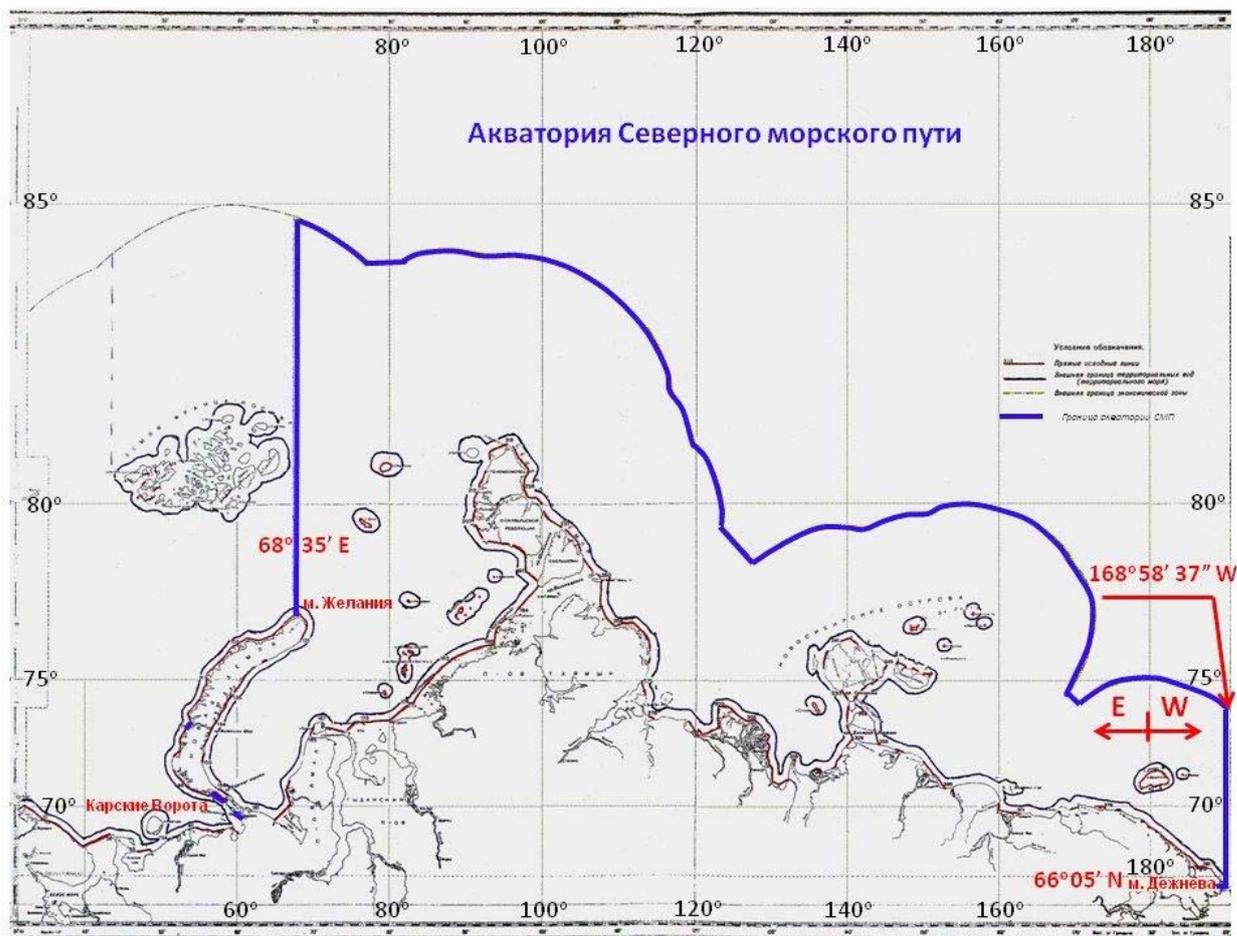


Рис. 2 Акватория Северного морского пути

Как видно, транзитное плавание составляет лишь незначительное значение, в районе лишь 2% от существующего объема перевозок.

Табл. 1 Объемы перевозок грузов по трассе Северного морского пути по годам

Год	Перевозки по СМП, всего, млн. тонн	В том числе транзитные, млн. тонн
2013 г.	3,914	1,176
2014 г.	3,982	0,274
2015 г.	5,431	0,039
2016 г.	7,479	0,214
2017 г. (по состоянию на 01.12.2017 г.)	9,694	0,194

По данным Федерального государственного казенного учреждения «Администрация Северного морского пути» по состоянию на 20.12.2017 года в перевозках по Северному морскому пути в 2017 году участвовало 187 судоходных компаний (в том числе 117 российских и 70 иностранных). В 2017 году было выдано 644 разрешения на плавание в

акватории Северного морского пути, в том числе 105 разрешений для судов с иностранным флагом. При этом количество судов под иностранным флагом, получивших разрешение на плавание в акватории СМП, в 2017 году составило 105 судов, в том числе 10 под флагом Китая.

В то же время, несмотря на известные проблемы в экономике страны, объемы перевалки каботажных грузов, формируемых в основном поставками из Европейских и Западно-Сибирских регионов РФ, в основных портах Северо-Востока Дальневосточного федерального округа Магадане и Петропавловске-Камчатском сохраняются на средне достигнутом уровне.

Табл. 2 Объемы перевалки грузов в портах Петропавловск-Камчатский и Магадан

Порт	Годы	Виды грузов, тыс. т		Всего, тыс. т
		Генеральные грузы	Контейнерные грузы	
Петропавловск-Камчатский	2014	228	669	897
	2015	250	616	866
Магадан	2014	139	506	645
	2015	113	432	545
Всего	2014	367	1175	1542
	2015	363	1048	1411

Потенциальная номенклатура перевозок российских грузов по трассе Северного морского пути (СМП) в разрезе видов грузов и компаний составляет:

Табл. 3 Потенциальная номенклатура перевозок российских грузов по трассе Северного морского пути

Грузоотправитель, вид груза	Потенциальные объем груза, млн. т в год
Норильский комбинат (круглогодично)	1,7 – 2
Северный завод (различные сухогрузы, нефтепродукты, лес)	5 – 6
Сжиженный природный газ (СПГ), порт Сабетта, с 2018 года	16,5
СПГ, Обская губа, Гыданский п-в, с 2024 года	16,5
Сырая нефть, Таймыр, южнее порта Диксон, с 2020 года	5
Уголь (Таймыр, южнее Диксона) с 2018 года	10 - 30
Сырая нефть, Обская губа, Новый порт, с 2018 года	8

Грузоотправитель, вид груза	Потенциальные объем груза, млн. т в год
Внутренний транзит Мурманск – Петропавловск – Мурманск (контейнерные перевозки), морепродукты и транзитные грузы из АТР, вкл импорт Первый этап с 2020 года 3 контейнеровоза вместимостью по 3000 TEU Второй этап с 2022 года 6 контейнеровозов вместимостью по 3000 TEU (с возможным подключением к портам захода АКЛ портов Архангельск, Диксон, Эгвекинот)	3,0 6,0
Всего	от 10 до 30 млн. т в 2018 – 2020 г.г., до 70 млн. т к 2030 г.

Указанные прогнозные значения потенциальных объемов грузов приведены без учета отгрузок сырой нефти фидерными танкерами грузоподъемностью около 70 тыс. тонн из Юго-Восточных акваторий Баренцева моря (Варандей, Приразломная) на Кольский залив для перевалки на крупнотоннажные магистральные (до 200 тыс. тонн) танкера.

Внешний транзит грузов иностранных фрахтователей в указанный список не включен, так как в 2015 году он составил всего около 40 тыс. тонн, из которых – это 75% грузы кругового рейса одного судна Китайской Народной Республики, при общем объеме перевозок по СМП 5,5 млн. тонн.

Анализ сложившихся контейнерных грузопотоков в рамках наиболее мощного в мире транспортного коридора Восток – Запад через Суэцкий канал между странами Юго-Восточной Азии и Западной Европы с точки зрения целесообразности переключения части этих грузов на трассы Северного морского пути показал однозначно отрицательные результаты в основном из-за более высокой себестоимости перевозок по СМП.

Тем не менее, на основании проведенных маркетинговых исследований, результатов общения с потенциальными заинтересованными в перевозках по трассе Северного морского пути, грузовладельцами, а также на основе практического опыта, можно с уверенностью заявить, что Северный морской путь обладает высоким транзитным потенциалом для нишевых видов грузов. Он экономически привлекателен для транзитной перевозки рыбы и морепродукции, грузов в рамках «Северного завоза», пиломатериалов, контрактных грузов, контейнеропригодных грузов, не требовательных к температурным условиям перевозки.

Считаем, что для загрузки 6 контейнеровозов вместимостью по 3000 TEU с еженедельной частотой круглогодичного линейного сервиса между портами Мурманск/ Архангельск – Петропавловск-Камчатский и обратно вполне достаточно переключения незначительного объема грузов с перегруженной Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиба). Это составляет около 2 млн. тонн контейнеропригодных грузов в Восточном направлении, а также рыба и другие морепродукты в западном направлении. Дополнительный объем загрузки судоходной линии Мурманск/ Архангельск – Петропавловск-Камчатский может обеспечить импорт из Северо-Восточного Китая, Южной Кореи и Японии для Западных регионов России, а также транзитные грузы из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, тихоокеанских портов США и Канады.

Безусловный интерес для загрузки судоходной линии Мурманск/ Архангельск – Петропавловск-Камчатский представляют товары глубокой переработки природного газа практически на месте его добычи. А это сжиженный природный газ (СПГ) в танк-контейнерах 40 футового размера вместимостью 21 тонна СПГ. Данный вид грузов крайне востребован для газификации Арктического региона, Камчатки и других удаленных регионов без дорогостоящего строительства магистральных газопроводов. Другим видом потенциальных грузов являются гранулированные удобрения в мешках с последующим стафированием в 20 и 40 футовые контейнеры в портах захода контейнеровозов судоходной линии Мурманск/ Архангельск – Петропавловск-Камчатский (Сабетта, Архангельск).

Фидерное обслуживание АКЛ из Петропавловска на специализированных КонРо судах дедейтгом около 6 тыс. тонн с пассажирским комплексом на 12 пассажиров позволит покрыть регулярным транспортным обслуживанием грузопотоки и население огромного дальневосточного региона, включая Камчатку, Магаданскую область, Чукотку, Курилы, Сахалин и часть Хабаровского края. При этом за счет внедрения накатной технологии грузовых работ и задействования в мультимодальной транспортной системе достаточного парка дорожных трейлеров - стивидорные расходы по дополнительной перевалке грузов будут сведены к минимуму.

3. Арктическая Контейнерная линия – потенциальная основа транзитных перевозок в Арктике.

По сравнению с традиционными маршрутами перевозок, включая Панамский и Суэцкий каналы, достоинства организации транзитных перевозок по Северному морскому пути на линии Юго-Восточная Азия – Западная Европа составляют:

- Существенно меньшее расстояние маршрутов. В частности, традиционные маршруты из портов Юго-Восточной Азии в порты Западной Европы составляет 23,2 тыс. км (через Суэцкий канал), 29,4 тыс. км (вокруг мыса Доброй надежды) и всего 14,3 тыс. км по Северному морскому пути;
- Существенно короче время перевозки по Северному морскому пути;
- Отсутствие неблагоприятных факторов, получивших последнее время распространение в мире, в т.ч. пиратство и акты терроризма на море.



Рис. 3 Северный морской путь, морская трасса через Суэцкий канал и железнодорожные маршруты Транссиб и БАМ

По сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий и Панамские каналы Северный морской путь имеет преимущество по расстоянию. Сокращение расстояния составляет:

- между Северной Европой и Восточной Азией (Китай, Япония, Южная Корея) — до 39%;
- между западным побережьем Северной Америки и Северной Европой — до 28%;
- между восточным побережьем Северной Америки и Восточной Азией — до 17%.

Экономия по времени в пути по ключевыми выбранным направлениям составляет до 9 дней или 27% по сравнению с традиционными маршрутами (Суэцкий и Панамский каналы).

При этом перевозки по Северному морскому пути имеют специфические недостатки:

- Меньшая скорость хода судна в процессе перевозок;
- Большой удельный расход топлива на единицу пройденного расстояния, выше удельные затраты;
- Необходимость ледокольного сопровождения перевозок, особенно в зимнее время;
- Необходимость осуществления перевалки грузов на суда ледового класса для обеспечения плавания в северных широтах;
- Низкие температуры и суровые погодные условия, накладывающие ограничения на перевозку скоропортящихся и хрупких грузов.

Транзитные перевозки по Северному морскому пути имеют свою специфическую нишу, потенциально обеспечивающую им существенный объем перевозок. Анализируя перевозки по Северному морскому пути необходимо выделить три ключевые направления перевозок:

- Международные (транзитные) перевозки по Северному морскому пути;
- Российские (экспортные) перевозки, в т.ч. российского минерального и углеводородного сырья;
- Каботажные перевозки, включая «северный завоз» и военные перевозки.

Необходимость создания современного надежного транспортного сообщения в дополнение к Транссибирским железнодорожным магистралям для формирования устойчивых транспортных связей между отдаленными регионами Российской Федерации с целью, прежде всего, обеспечения интенсивного развития российского Дальнего Востока неоднократно отмечалась руководством страны. Также проблемным вопросом является дефицит пропускных возможностей не только действующих, но и проектируемых на ближайшие десятилетия возможностей Транссиба и БАМа.

Единственный стратегический транспортный коридор, связывающий Европейские и Дальневосточные регионы Российской Федерации, – Транссиб – для обеспечения гарантированных экономических связей между отдаленными регионами страны на все непредвиденные случаи может и должен быть дополнен возможностями морской индустрии России за счет создания судоходной Арктической Контейнерной линии с использованием транзитного потенциала национального транспортного морского коридора Северного морского пути.

Указанные выше грузы и дополнительные объемы, доставляемые в порты Петропавловск-Камчатский, порты Чукотки, Курильских островов и Охотск, уже в настоящее время вполне могут быть достаточны для загрузки в восточном направлении трех ледокольно-транспортных контейнеровозов круглогодичной судоходной Арктической Контейнерной линии (АКЛ) Мурманск – Петропавловск-Камчатский.

Обратной загрузкой для перевозки в западном направлении Арктической Контейнерной линии (АКЛ) Мурманск – Петропавловск-Камчатский может являться рыбная продукция Охотоморских и Беринговских промыслов, а также в перспективе – рудные концентраты для переработки на заводах Европейской части Российской Федерации.

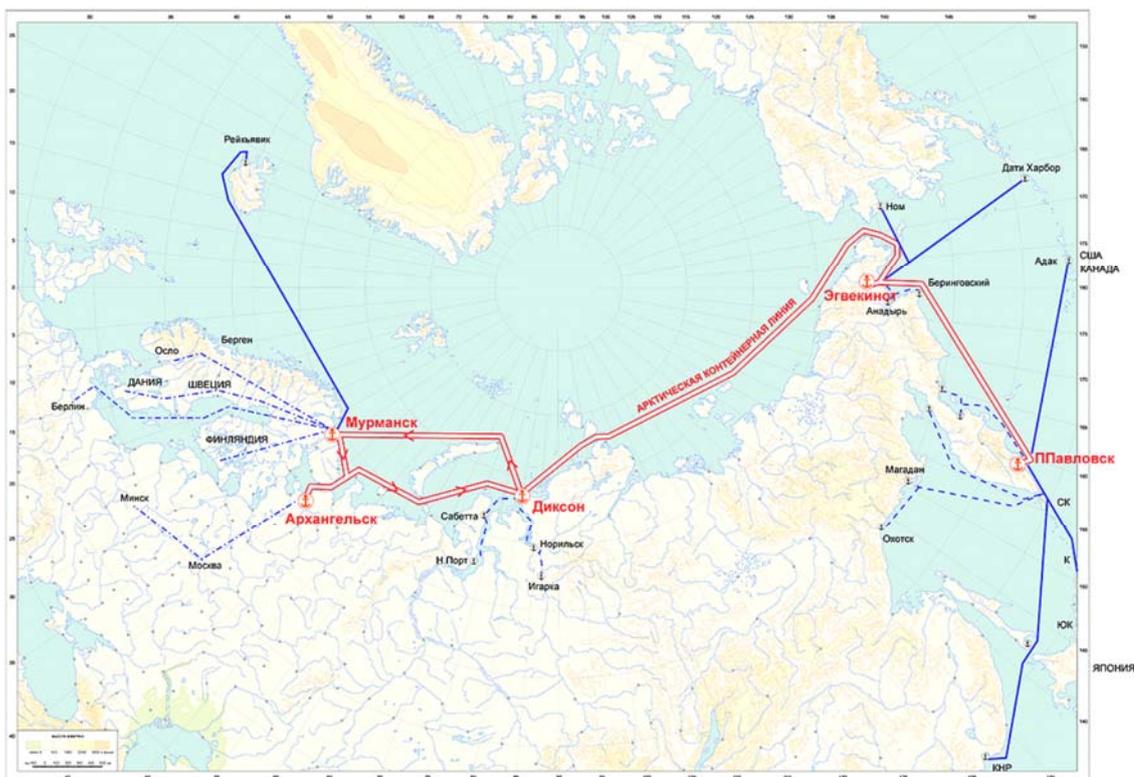


Рис. 4 Трасса Арктической Контейнерной линии (АКЛ) Мурманск – Петропавловск-Камчатский

Для обеспечения функционирования регулярной Арктической Контейнерной линии (АКЛ) Мурманск – Петропавловск-Камчатский, предоставления необходимых сервисов требуется не менее трех контейнеровозов ледового класса (желательно класса Arc-7), осуществляющих перевозки по расписанию.

Провозная способность трех указанных контейнеровозов вместимостью по 3000 TEU, дедеитом по 50 тысяч тонн на рассматриваемой Арктической Контейнерной линии (АКЛ) Мурманск – Петропавловск-Камчатский составляет 800 – 900 тысяч тонн в год (60 тысяч TEU в год) в одном направлении при двухнедельной частоте линейного сервиса.



Рис. 5 Схема работы Арктической контейнерной линии и подводящих (фидерных) маршрутов

Основу грузовой базы создаваемой судоходной Арктической линии Мурманск – Петропавловск-Камчатский будут составлять:

В направлении Мурманск – Петропавловск-Камчатский:

- Грузы, включая продовольственные и промышленные товары, а также оборудование, поставляемые в Арктические регионы, в т. ч. в Камчатский край, Чукотский АО и Дальневосточный Регион.
- Проектные грузы, стройматериалы и продукты питания.
- Товары народного потребления, поставляемые в рамках «северного завоза».
- Импортные грузы из Европы.
- Транзит из Европы в ЮВА и США.

В направлении Петропавловск-Камчатский – Мурманск:

- Рыба и рыбопродукты, уголь, железорудный концентрат и другие произведенные в Дальневосточном федеральном округе товары, поставляемые в Европейскую часть Российской Федерации.
- Проектные грузы.
- Импортные и экспортные грузы из ЮВА и США.
- Транзит из ЮВА и США в Европу.

Важным вопросом развития Арктической контейнерной линии является привлечение на нее импортных грузов из Китая для российских получателей в западных регионах России и в Белоруссии, а также для стран Европейского Экономического Союза (ЕЭС). Для этого необходимо найти оптимальное решение для фидерного обслуживания грузопотока между портами Китая и портом Петропавловск-Камчатский.

Расчеты показывают, что себестоимость перевозок на указанных линиях с использованием современного крупнотоннажного флота не выше, а ниже стоимости перевозок наземными видами транспорта, инвестиционные затраты в морскую транспортную инфраструктуру в разы меньше по сравнению с сухопутными вариантами транспортных решений, а транзитное время перевозок повагонными отправками товаров вполне приемлемо для экономики, так как объемы перевозок маршрутными поездами ограничены пропускными возможностями железных дорог.

Энергетические затраты (топливо) на единицу транспортной продукции также в пользу морских перевозок. А что касается инвестиционных затрат на приобретение флота, то они не требуют практически никаких государственных субсидий и бюджетных расходов, так как практически все проблемы финансирования поставок флота могут быть решены за счет кредитных источников.

Многолетний опыт работы отечественного флота на круглогодичной линии Мурманск – Дудинка, достижения в области судостроения по повышению ледопроеходимости транспортных судов и складывающиеся благоприятные условия для судоходства на трассах Севморпути (сокращение присутствия паковых льдов) при формировании в основном однолетних (двухметровых по толщине) ледовых полей позволяют утверждать возможность организации круглогодичного плавания достаточно мощных ледокольно-транспортных судов и в Восточном секторе Севморпути с помощью атомных ледоколов на отдельных участках СМП.

При этом, даже в случае повторения аномально тяжелых ледовых условий, как в 1983 году, есть вполне приемлемое решение по корректировке работы контейнеровозов за счет выполнения ими по одному – два рейса в зимне-весенний период по Южному маршруту через Суэцкий канал, что удлинит примерно на неделю транзитное время, но стоимость перевозки все равно будет не выше сложившихся тарифов железнодорожных перевозок по Транссибу.

Опыт эксплуатации отечественных транспортных судов усиленного ледового класса типа «Норильск», атомоход «Севморпуть» доказал высокую эффективность работы таких судов в Арктике, но не менее убедительно выявил недопустимо высокую себестоимость перевозок грузов на этих судах в обычных условиях фрахтового рынка вне высокоширотных морских акваторий.

Использование в Арктике ледокольно-транспортных судов с высоким ледовым классом и опытными, постоянно работающими в Арктике экипажами, – это залог экологической безопасности арктических регионов и минимизации аварийности в этих трудно доступных регионах, где ликвидация последствий навигационных и техногенных аварий крупнотоннажного флота может превратиться в национальное бедствие.

Несмотря на то, что новая транспортная логистическая линия на четверть сокращает общее расстояние перевозок и транзитное время доставки товаров при себестоимости перевозок ниже сложившихся на российском транспортном рынке тарифов, для убеждения и привлечения в сторонники новой логистики грузовладельцев необходимо сделать серию экспериментальных рейсов Мурманск – Петропавловск – Мурманск. Оптимальным судном для выполнения серии экспериментальных рейсов может быть контейнеровоз атомоход «Севморпуть».



Рис. 6 Атомный контейнеровоз «Севморпуть»

«Севморпуть» — советское ледокольно-транспортное судно (лихтеровоз) с атомной силовой установкой типа КЛТ-40. Одно и крупнейшее из всего четырёх когда-либо построенных невоенных торговых судов с ядерной энергетической установкой. Крупнейший по водоизмещению из лихтеровозов.

Атомный контейнеровоз «Севморпуть» представляет собой одновинтовой, однопалубный атомоход с избыточным надводным бортом, баком, носовым расположением жилой надстройки, промежуточным расположением машинного отделения и реакторного отсека, с наклонным форштевнем ледокольного типа, крейсерской кормой, срезанной в надводной части по форме транца.

Технические параметры судна:

- Водоизмещение: 61 000 т
- Мощность главной установки: 40 000 л.с.
- Скорость хода на чистой воде: 20 уз
- Контейнеровместимость: 1336

Работа атомохода «Севморпуть» на Арктической контейнерной линии позволит конструкторам ледокольно-транспортных контейнеровозов использовать это судно в качестве лаборатории судостроителей для разработки оптимальных параметров будущих, а весь Севморпуть станет уникальным опытным полигоном для натурных ходовых испытаний во льдах Арктики.

В процессе экспериментальной работы атомохода «Севморпуть» параллельно с отработкой технологии грузовых работ в портах АКЛ и технологии перевозок в контейнерах рефрижераторных грузов можно на практике оценить возможности линейного судоходства в Арктике для организации высокоширотного туризма с привлечением как отечественных турфирм, так и зарубежных туристических компаний. Результаты подлежат рассмотрению и учету при проектировании будущих арктических челноков — контейнеровозов с целью повышения уровня рентабельности флота и решения соответствующих социальных запросов населения.

После завершения серии экспериментальных рейсов планируется первый штатный этап работы АКЛ в составе трех контейнеровозов и портов Мурманск и Петропавловск с двухнедельной частотой линейного сервиса. В случае благоприятного формирования грузовой базы и подтвержденных перспектив развития АКЛ возможно будет принять решения о повышении частоты линейного сервиса до еженедельного с работой на АКЛ шести ледокольно-транспортных контейнеровозов и увеличения количества портов.

Увеличение количества переваливаемых в портах Мурманск и Архангельск грузов (в основном в контейнерах) при реализации второго этапа развития АКЛ с еженедельными заходами в эти порты достаточно крупных судов потребует разработки и новой логистики обработки грузопотоков с созданием так называемых «сухих портов» между которыми и морскими портами Линии будут курсировать маршрутные контейнерные поезда.

4. Корпоративная структура управления перевозками в Арктике.

Транспортная работа в Арктике тесно связана с комплексным программированием работы ледокольного флота, транспортного флота и арктических портов, в значительной степени ограничена сроками навигации, постоянно меняющейся ледовой обстановкой на трассах Севморпути и поэтому требует создания механизма централизованного управления транспортными процессами для обеспечения равномерной и своевременной загрузки транспортного и ледокольного флота, производственных мощностей портов, что в условиях рыночной экономики формирует трудно преодолимые проблемы как в решении оперативных задач, так и при планировании средне срочных и долгосрочных программ развития транспортного комплекса.

Поэтому в международной практике организации работы флота в акваториях, покрытых льдами более 6 месяцев в году, предусмотрены права прибрежного государства устанавливать национальные правила мореплавания, обеспечивающие как безопасную работу флота, выполнение национальных требований по экологии, так и своевременное удовлетворение жизненно необходимых социальных потребностей населения, связанных прежде всего с поставками продуктов, энергоносителей и промышленных товаров.

В условиях централизованной системы СССР значительная часть этих проблем решалась Министерством Морского флота как в вопросах стратегического развития транспортных активов арктических регионов, включая поставки транспортного и ледокольного флота, так и в вопросах ежегодного планирования Северного завоза и сопровождения его выполнения в течение всей навигации. Транзитные перевозки в то время ограничивались в основном внутренним транзитом в рамках большого каботажа.

Очевидно, в настоящее время продолжающегося роста перевозок в Арктике по реализации программ Северного завоза грузов, обеспечения вывоза на экспорт и в РФ СПГ, сырой нефти и угля, развития как внутреннего, так и международного транзита по Севморпути назрела необходимость создания механизма централизации процесса своевременного формирования программ перевозок и постоянного контроля за их выполнением с правами принятия оперативных надведомственных регулирующих решений. Вариантом решения может стать создание специализированной управляющей компании, отвечающей за организацию перевозок по акватории Северного морского пути, привлечение грузов на данную трассу, осуществление взаимодействия с грузовладельцами, экспедиторами и судоходными компаниями.

Выводы

Реализация проекта круглогодичной Арктической Контейнерной линии позволит в значительной степени освоить транспортный потенциал Северного Морского пути и расширить объемы транспортного обслуживания многих регионов Сибири за счет переключения части перевозок с Транссиба на море.

Предлагаемая для реализации Арктическая контейнерная линия формирует экономическую заинтересованность российской экономики и зарубежных грузовладельцев в развитии транзитных перевозок по Северному морскому пути. Это создает предпосылки для участия российских судовладельцев своими судами под флагом России в транзитных перевозках, формирует базу для загрузки отечественных судоверфей.

Создание челночного арктического флота на базе однотипного для всех видов перевозок, хорошо отработанного ледокольно-транспортного корпуса позволит существенно удешевить строительство арктических челноков, что может снизить себестоимость перевозок в Арктике и создать оптимальную технологию ледокольного обслуживания транспортного флота на наиболее трудно проходимых участках Северного морского пути за счет внедрения в арктические проводки за ледоколами однотипных и достаточно мощных ледокольно-транспортных судов.

Оценка стоимости ледокольно-транспортного контейнеровоза вместимостью 3000 TEU дедеветом около 50 тыс. тонн составляет 140 - 150 млн USD. В то же время цена постройки аналогичного по вместимости контейнеровоза без ледового класса оценивается в пределах 50 – 60 млн. USD. Именно эти показатели и будут формировать уровень ставок фрахта.

Список используемой литературы:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. N 1032; <http://www.rador.ru/news/strategy2030.pdf>
2. «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2020 года и на дальнейшую перспективу» (утверждены Президентом РФ 18 сентября 2008 г.);
3. «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» (утверждена Президентом РФ 18 февраля 2013 г.);
4. Государственная программа Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации", Постановление Правительства РФ от 21 апреля 2014 г. N 366 (с изменениями и дополнениями, Постановление Правительства РФ от 31 августа 2017 г. N 1064); <http://base.garant.ru/70644266/#ixzz52xgqpHrg>
5. Правила плавания в акватории Северного морского пути. Приказ Министерства транспорта РФ от 17 января 2013 г. N 7; <http://base.garant.ru/70302484/>
6. Материалы сайта Федерального государственного казенного учреждения «Администрация Северного морского пути» (<http://www.nsra.ru/>)
7. Материалы круглого стола «Транспорт и логистика в Арктике: транспорт, связь и энергетика» Экспертного совета по вопросам законодательного обеспечения

развития районов Крайнего Севера, приравненных к ним местностей, районов Дальнего Востока, а также территорий, входящих в Арктическую зону Российской Федерации Государственной Думы Российской Федерации, 19 декабря 2017 г.

8. Материалы альманаха «Транспорт и логистики в Арктике. Регулярное судоходство по СМП – залог ускоренного развития Дальнего Востока» (<http://www.itamain.com/almanakh2017.php>), декабрь 2017 г.
9. Сборник трудов Второй международной конференции «Транспорт и логистики в Арктике», (<http://www.itamain.com/arc2016st.php>), апрель 2016 г.
10. А.Е.Борейко «Анализ вариантов создания оператора управления перевозками в Арктическом регионе и автоматизации его деятельности», (http://inteltech.center/?page_id=750, <http://www.itamain.com/almanakh2016.php>)
11. Збарашенко В.С. «Арктическая контейнерная линия Мурманск – Петропавловск – Мурманск». «Транспорт и логистика в Арктике: Северный морской путь: курс – Дальний Восток.» Альманах 2015. Выпуск 1. – М.Техносфера, 2015 – 160 с. ISBN 978-5-94836-408-7
12. В.С. Збарашенко «Транспортный потенциал Северного морского пути (СМП)», Альманах «Транспорт и логистики в Арктике. Северный морской путь: курс – Дальний Восток» (<http://www.itamain.com/almanakh2016.php>)
13. Досенко В.А., Борейко А.Е., Ларин О.Н. «Обеспечение эффективного функционирования СМП». «Транспорт и логистики в Арктике. Северный морской путь: курс – Дальний Восток.» Альманах 2016. Выпуск 2. – М.Техносфера, 2016 – 231 с. ISBN 978-5-94836-437-7
14. Вадим Корнилов «Почему западный транзит не спешит в Арктику», газета «Морские вести России», №16 2013(389)
15. А. Е. Дубин, С. Д. Попов, П. Г. Бродский, В. Н. Илюхин «Ресурсы развития транспорта арктических регионов на основе инновационных технологий», (<http://www.itamain.com/shell.php?id=25>)
16. Ю.В.Чижков, «Пути совершенствования транспортного обеспечения Арктической зоны Российской Федерации», Санкт-Петербург, 2017 г.