

Елисеев Дмитрий Олегович

канд. экон. наук,

начальник научно-исследовательского центра

НОУ ВО «Российский новый университет»

г. Москва

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В УСЛОВИЯХ КЛИМАТИЧЕСКИХ ИЗМЕНЕНИЙ

Аннотация: в статье рассмотрены отдельные экономические вопросы эксплуатации Северного морского пути, в частности оценки потребностей ледокольного флота, коммерческого флота, стоимость эксплуатации. Установлено, что климатические изменения не оказывают существенного влияния на экономические аспекты функционирования СМП.

Ключевые слова: Северный морской путь, климатические изменения, газозовоз, ледокольный флот, порт Сабетта, Ямал-СПГ.

Статья подготовлена при финансовой поддержке гранта РГНФ №15–02–00528 «Социально-экономические последствия климатических изменений в Арктике».

Изменения климата в Арктическом регионе обусловили привлекательность Северного морского пути (СМП) как альтернативного транспортного маршрута между Европой и Азией. По экспертным оценкам сокращение расстояния и сроков доставки грузов может составить до 40%, что в свою очередь снижает стоимость транзитных перевозок. Однако важными вопросами является сезонность навигации из-за наличия льда, риски связанные со сложными метеоусловиями и, как следствие, необходимость ледовой проводки. Все эти аспекты приводят к необходимости экономической оценки эксплуатации СМП как альтернативного маршрута.

Историческая эксплуатация Северного морского пути является важной составляющей экономической деятельности России в арктическом регионе. Дис-

куссия о роли СМП в глобальном смысле, перспективах его развития из-за климатических изменений или иных факторов, конечно имеет место быть, однако в реальности она вторична по отношению к действительности. Хозяйственное освоение и использование СМП началось задолго до постановки вопроса о влиянии климатических изменений на транспортные перевозки по СМП. Наиболее значительный научный и практический опыт использования арктических вод в качестве транспортного маршрута был получен в СССР в период с 1920 по 1990 гг., когда словосочетания «глобальное потепление» или «глобальные климатические изменения», если и применялись, то только в очень узком кругу специалистов-климатологов.

В Советском Союзе СМП рассматривался как наиболее рациональный путь завоза грузов в северные районы страны (северный завоз), оптимальный маршрут транспортировки полезных ископаемых, добываемых на Севере, а также как военно-стратегическая артерия. Благодаря значительной роли СМП в советские годы в России накоплен широкий опыт управления и использования этого маршрута в самых различных условиях внешней и внутренней среды. Как отмечает, Л.С. Воронков: «для России СМП – это пока единственный транспортный путь, способный интегрировать отдаленные районы Крайнего Севера страны и их ресурсный потенциал в национальную и мировую экономику. Без его использования проблему «северного завоза» решить невозможно...» [1].

На современном этапе обсуждение роли СМП как глобальной транспортной артерии в контексте климатических изменений в большей степени представляет собой предлог и приглашение к дискуссии на более конкретизированные экономические темы. Не случайно на форуме Технопром-2016 в Новосибирске основами развития СМП участниками определены два ключевых направления: транспортно-логистическое обслуживание нужд компаний, работающих в Арктике, обеспечение шельфовых проектов по добыче углеводородов, а в перспективе твердых полезных ископаемых на островах СЛО. То есть фактом, подтвержденным исследователями и практиками, является насущная необходимость расширения возможностей СМП в качестве транспортной артерии, однако до сих пор

нет окончательного понимания цены такого расширения и специфики отнесения тех или иных затрат в себестоимость обустройства СМП. Определенные наработки в области оценки экономических вложений имеются. В частности В.В. Рукша отмечает, что СССР в 1970-х годах истратил на обустройство западной части Арктики сумму свыше 200 млрд. долларов на реализацию программы перехода к круглогодичной навигации в западном секторе российской Арктики. В стоимость вошли грузовые суда арктического плавания, порты на Енисее, инфраструктура и атомные ледоколы [3]. Учитывая, что на современном этапе государство не сможет обеспечить сопоставимые вложения в дальнейшее развитие трассы необходимо, во-первых, определить цели, принципы и состав инвестиций в развитие СМП, во-вторых, рассмотреть формы взаимодействия государства и бизнеса, а также рассмотреть вопрос экономической конкурентоспособности трассы с точки зрения судовладельцев.

В отличие от классических морских путей СМП в некоторой степени похож на рукотворный канал (Панамский, Суэцкий, Волго-Дон и т. п.) или на железнодорожную магистраль. Причина такого сравнения в следующем. СМП – неразрывно связан с ледокольным флотом и ледокольной проводкой, которые в свою очередь привязаны к инфраструктурным объектам: морским портам, информационным и навигационным системам контроля за ледовой обстановкой. Такая специфика трассы накладывает существенные ограничения на свободу эксплуатации и направления финансовых потоков за эксплуатацию. Поэтому в вопросе инвестиций необходимо понимать, что государство будет инвестировать в инфраструктуру и поддержание функционирования СМП всегда, во всяком случае до того момента пока не будет найден адекватный новый способ транспортировки на Север. К государственным потребностям в СМП следует относить следующие направления:

- завоз продуктов, промышленных и иных товаров в города, поселки Арктической зоны РФ (северный завоз);
- обеспечение доставки грузов и иного имущества и интересах силовых ведомств РФ (МСЧ, Минобороны, ФСБ);

- контроль и мониторинг государственной границы Российской Федерации;
- обеспечение научных исследований в интересах государства;
- контроль ледовой и экологической обстановки в Арктике;
- обеспечение аварийно-спасательных работ;
- территориальное развитие приполярных регионов.

По сути, в сферу государственной ответственности относятся расходы на:

- строительство и содержание атомного ледокольного флота для линейных трасс СМП;
- береговой инфраструктуры для содержания и ремонта атомного ледокольного флота;
- строительство и содержание дизель-электрического ледокольного флота в объемах, непосредственно связанных с обеспечением государственных функций
- создание и поддержание единой системы мониторинга ледовой обстановки, в том числе ее спутниковой части;
- поддержание функционирования аварийно-спасательных служб;
- дноуглубительные работы и строительство отдельных частей портовой инфраструктуры в интересах исполнения государственных функций.

В целом все перечисленные направления государственных инвестиций зафиксированы в документах по целевым государственным вложениям до 2020 года. В частности в ФЦП «Развитие транспортной системы России 2010–2020 гг.» на развитие объектов инфраструктуры СМП предусмотрено выделение 116,5 млрд. рублей, в том числе: строительство отдельных частей порта Сабетта, финансирование строительства дизель-электрических ледоколов, строительство специализированных обеспечивающих судов ледового класса (аварийно-спасательных судов, буксиров, лоцманских катеров, гидрографических судов).

Отдельной строкой в бюджете прописаны государственные капитальные вложения на строительство и содержание атомного ледокольного флота. Это обусловлено тем, что, во-первых, атомные ледоколы переданы в пользование

Госкорпорации «Росатом», во-вторых, атомный ледокольный флот является плано-убыточным предприятием, что подтверждается отчетностью (табл. 1). Программа обновления ледокольного флота предусматривает финансирование строительства 4 атомных ледоколов типа ЛК-60Я до 2028 г. Первые два контракта уже заключены ФГУП «Атомфлот» с общим объемом финансирования свыше 80 млрд рублей. Однако Минфин России планирует сократить государственное финансирование и предлагает ГК Росатом и ФГУП «Атомфлот» привлечь софинансирование у заказчиков ледокольных услуг [2].

Таблица 1

Финансовые показатели деятельности ФГУП «Атомфлот»

| Показатели/годы | 2009 | 2010 | 2011 |
|--|---------|---------|---------|
| Доходы (млн руб.) | 985,5 | 1 248,0 | 1 877,6 |
| Себестоимость услуг (млн руб.) | 1 878,4 | 1 489,4 | 1 891,7 |
| Прибыль/убыток (млн руб.) | -892,9 | -241,4 | -14,1 |
| государственная субсидия, на поддержание атомных объектов (млн руб.) | 1 800,0 | 1 500,0 | 1 400,0 |

Это обстоятельство может негативно сказаться на бесперебойном функционировании СМП. Привлечение сторонних финансовых ресурсов увеличит стоимость конечных услуг ледовой проводки и снизит и так невысокую привлекательность СМП как транзитного маршрута. В свою очередь, если финансирование не будет выделено или программа строительства будет временно заморожена, государство рискует остаться с 2 атомными ледоколами к середине 2020-х годов, что, безусловно, скажется на бесперебойном функционировании СМП (рис. 1)

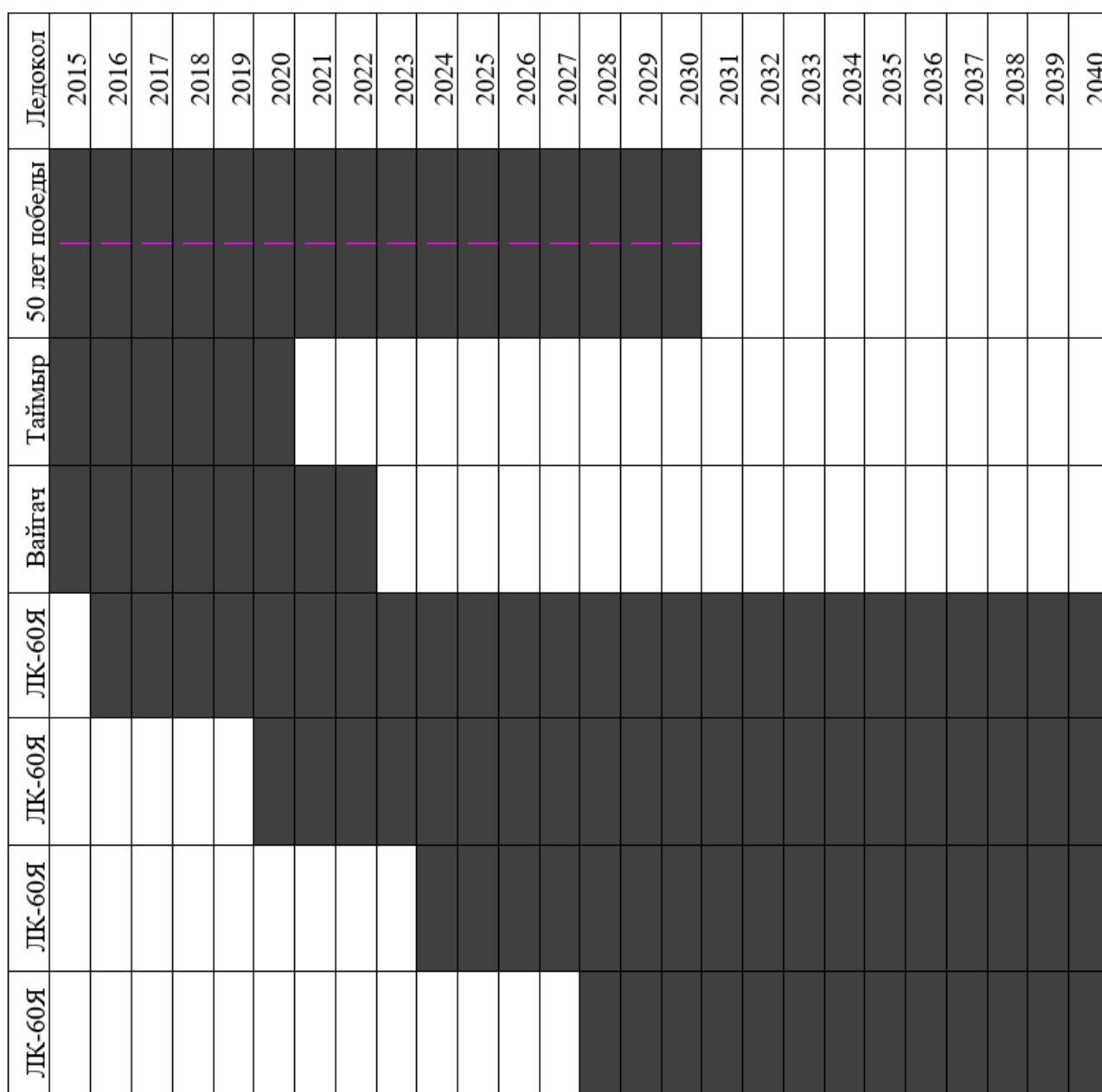


Рис. 1. Прогнозная оценка потребности в атомных ледоколах на долгосрочную перспективу 15–30 лет (2025–2040 гг.) [4]

Попытка переложить финансирование в коммерческий сектор также не выдерживает никакой критики. Не очень понятно, какая категория потребителей должна оплатить «аппетиты» Минфина. В настоящее время трассой пользуются следующие коммерческие потребители: нефтегазовые компании, осуществляющие шельфовые и прибрежные проекты (Газпром, Роснефть, Лукойл и т. д.), международные и отечественные транспортные компании, осуществляющие транзит грузов по СМП, горнодобывающие компании (Норильский Никель).

Все они несут существенные затраты, связанные с транспортными расходами. Во-первых, это фрахт судов или строительство собственных кораблей, во-вторых, это оплата ледовой проводки судов атомными ледоколами, в-третьих, сопутствующие логистические расходы. Наиболее очевидной и серьезной статьёй расходов является строительство собственного флота (табл. 2) [5].

Таблица 2

Типовая стоимость строительства новых судов в 2012 г.

| Тип судна | Размер судна | Цена постройки (млн долларов) |
|--------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| Контейнеровоз | 4 000 условных контейнеров | 47 |
| | 6 000 условных контейнеров | 67,4 |
| | 8 000 условных контейнеров | 87,9 |
| | 15 000 условных контейнеров | 159,4 |
| Газовоз | 160 000 куб. метров | 208 |
| Насыпной транспорт | 30 000 тонн | 25 |
| | 75 000 тонн | 35 |
| | 170 000 тонн | 58 |
| Нефтяной танкер | 50 000 тонн | 36 |
| | 160 000 тонн | 66 |
| | 300 000 тонн | 103 |

При этом необходимо понимать, что арктические проекты судов стоят относительно дороже, чем их стандартные аналоги. По экспертным оценкам в среднем на 10–30% в зависимости от ледового класса судна. Кроме этого, согласно исследованиям UNCTAD 90% рынка судостроения сосредоточено в Японии, Южной Корее и Китае, которые пока еще специализируются на строительстве судов ледового класса.

В то же время потребности в судах ледового класса значительны. В рамках проекта Ямал-СПГ только Объединенная судостроительная корпорация планирует построить 13 танкеров-газовозов ледового класса, параллельно строительство 5 танкеров-газовозов ведется в Южной Корее. То есть, если принимать во внимание, что танкер-газовоз ледового класса стоит в среднем на 20% дороже своего обычного аналога (около 250 млн долларов) капитальные инвестиции в

строительство газозовов для обслуживания проекта Ямал-СПГ могут составить около 4,5 млрд долларов, что составляет годовую выручку от продажи газа.

Необходимость в судах ледового класса есть у нефтяников и горнодобывающих компаний, работающих в Арктике. Иными словами, стоимость арктического флота чрезвычайно высока и все эти расходы компенсируются за счет коммерческих компаний, работающих на севере.

В этих условиях развитие СМП как универсальной транспортной артерии, способствующей развитию российской Арктики, а также увеличению альтернативных возможностей международного транзита, должно базироваться на механизмах государственно-частного партнерства. Составным элементом такого партнерства может стать конвергенция государственных и коммерческих затрат, смысл которой в том, чтобы перераспределить затратную часть эксплуатации СМП на естественных потребителей услуг в лице силовых структур и ведомств ответственных за северный завоз.

Следует учитывать, что СМП является стратегической трассой для обеспечения жизнедеятельности огромного макрорегиона России. Рыночные условия хозяйствования применимы здесь в рамках ограниченного участка, а именно в части освоения месторождений полезных ископаемых, а также транзита грузов, в том числе международных. В остальном затраты по поддержанию и развитию будут постоянно относиться на государство. Поэтому задача государства максимально оптимизировать состав этих расходов и по возможности замкнуть их на исключительно российские компании (к примеру, обеспечение спутникового мониторинга ледовой обстановки в настоящее время предоставляется зарубежными контрагентами).

Список литературы

1. Арктический регион: Проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 томах / Рос. совет по межд. делам; под общ. ред. И.С. Иванова. – М.: Аспект Пресс, Т. 2. – 2013. – 384 с.

2. Ледоколы не пробились в бюджет [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kommersant.ru/doc/2171507> (дата обращения: 18.10.2016).

3. Рукша В.В. Структура и динамика грузоперевозок по северному морскому пути: история, настоящее и перспективы / В.В. Рукша, М.С. Белкин, А.А. Смирнов, В.Г. Арутюнян // Арктика: экология и экономика. – 2015. – №4 (20). – С. 104–110.

4. Рукша В.В. Атомный ледокольный флот России и перспективы развития северного морского пути / В.В. Рукша, А.А. Смирнов, М.М. Кашка, Н.Г. Бабич // Арктика: экология и экономика. – 2011. – №1. – С. 52–61.

5. Review of Maritime Transport 2015 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf (дата обращения: 18.10.2016).