

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, газозавоз, 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)

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).