

## **АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ СДЕРЖИВАЮЩИХ ФАКТОРОВ РАЗВИТИЯ ПЕРЕВОЗОК ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ**

*Аннотация: в статье выполнен анализа объёма перевозок и структуры грузовой базы Северного морского пути, определены перспективы развития транзитных операций на маршруте, а также проведена оценка возможности переключения потоков грузов с южного направления. Для обоснования перспектив развития и оценки рисков перевозок через Северный морской путь методом SWOT-анализа выявлены основные преимущества, недостатки, возможности и угрозы перевозок грузов в арктическом регионе, существующие на данный момент. Основной задачей данной статьи является определение потенциала увеличения грузопотока за счёт роста доли транзита. В материалах работы производится обобщение основных сдерживающих факторов транзитных перевозок через Северный морской путь и обозначаются возможные пути их преодоления.*

*Annotation: the article analyzes the traffic volume and structure of the cargo base of the Northern Sea Route, identifies prospects for the development of transit operations along the route and conduct the possibility of switching cargo flows from the south route. To substantiate the prospects for development and risk assessment of shipments across the Northern Sea Route using the SWOT-analysis method, the main advantages, disadvantages, opportunities and threats of cargo transportation in the Arctic region that currently exist are identified. The main objective of this article is to determine the potential for an increase in freight traffic due to an increase in the share of transit. The materials of the work summarize the main constraints of transit traffic through the Northern Sea Route and identify possible ways to overcome them.*

*Ключевые слова: Северный морской путь, транзитные перевозки, грузопоток, объём перевозок, Суэцкий канал, SWOT-анализ.*

*Keywords: Northern Sea Route, transit traffic, cargo traffic, traffic volume, Suez Canal, SWOT-analysis.*

### **Введение**

В настоящее время Правительство Российской Федерации активно развивает инициативу переключения грузопотоков с традиционных маршрутов на трассы Северного морского пути. В послании президента к Федеральному собранию от 1 марта 2018 года была поставлена задача к 2025 году обеспечить грузопоток в размере 80 млн. тонн, которая закреплена Указом президента №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» от 7 мая 2018 года [1]. Основными целями данной статьи является анализ возможности достижения заданного показателя за счёт увеличения доли транзита в общем объёме перевозок грузов в акватории Северного морского пути, выявление причин, сдерживающих развитие данного направления, и способов их преодоления.

## Методы и материалы

Статья написана на основе теоретического анализа законодательной базы Российской Федерации. В качестве статистических материалов использовались данные единой межведомственной информационной статистической системы (ЕМИСС).

Для прогнозирования объёма перевозок был применён метод экстраполяции.

На рис. 1 приведена динамика объёма перевозок грузов в акватории Северного морского пути за 2014-2017 годы [2].

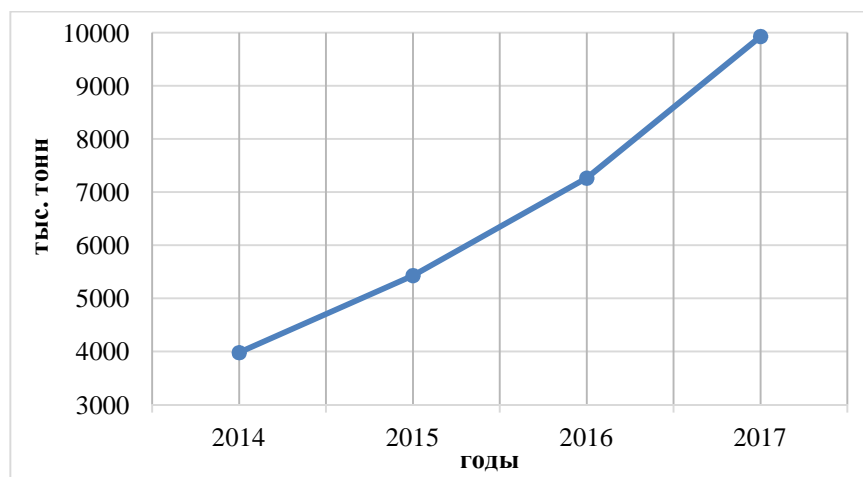


Рис. 1. Динамика объёма перевозок грузов в акватории Северного морского пути за 2014-2017 гг.

Средний коэффициент роста объёма перевозок за рассматриваемый период составил 1,36. При условии сохранения данной тенденции к 2025 году намеченный показатель в 80 млн. тонн будет достигнут. В таблице 1 представлены соответствующие расчётные значения [2].

Таблица 1

Фактический и прогнозируемый объём перевозок грузов в акватории Северного морского пути в период 2014–2025 гг.

Тип данных	Фактические данные				Экстраполированные данные							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Объём перевозок, тыс. тонн	1,356163	1,364063	1,337648	1,366971	13469,41	18266,71	24772,63	33595,72	45561,27	61788,5	83795,26	113640

## Результаты

Структуру грузов Северного морского пути условно можно разделить на транзитные грузы, северный морской завоз и грузы, добыча которых осуществляется на прибрежной территории. Наибольшую долю в общем грузообороте составляет перевозка нефти и газа с полуострова Ямал. Данный маршрут охватывает незначительную часть Северного морского пути. В летний период навигации маршрут проходит через пролив

Карские ворота, а в зимний период, в виду замерзания данного пролива, – севернее, в обход архипелага Новая Земля через воды Баренцева моря.

Навигация в восточной части Северного морского пути существенно ограничивается тяжёлыми климатическими условиями. В заполярных водах без применения ледоколов суда могут ходить в среднем три месяца. Данное обстоятельство сдерживает спрос на перевозки по транзитным маршрутам. Соотношение доли транзита и объёма перевозок через порты и пункты Северного морского пути приведено на рис. 2 [2].

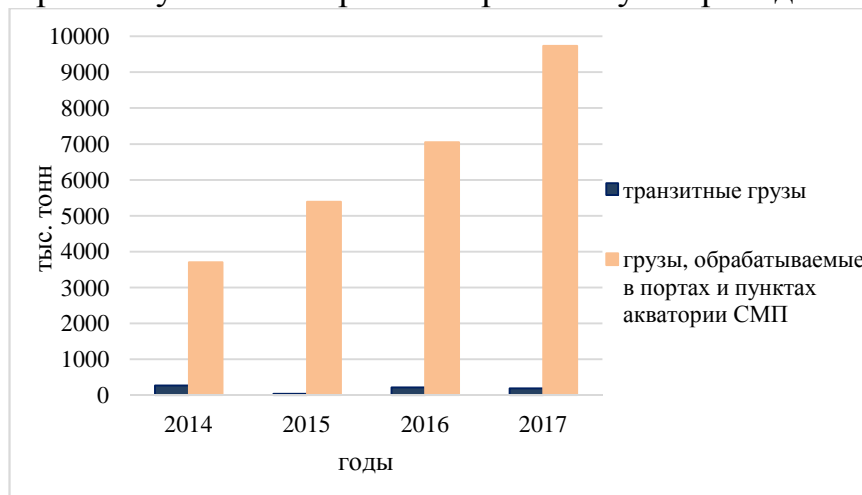


Рис. 2. Структура грузооборота на трассах Северного морского пути

Перспективы развития линии международного транзита связаны с обеспечением преимуществ Северного морского пути по сравнению с Суэцким каналом. В таблице 2 представлены экономические характеристики перевозок по маршруту Киркенес – Йокогама через Суэцкий канал и Северный морской путь [3].

Таблица 2

Сравнительный анализ себестоимости рейсов сухогруза 70 000 тонн из Киркенеса (Норвегия) в Йокогаму (Япония) через Суэцкий канал и по маршруту с использованием Северного морского пути

Наименование показателя	Через Суэцкий канал	По Северному морскому пути
Расход топлива, всего –	\$1 000 000 на 44 дня	\$601 000 на 26 дней
в день –	33 т по цене \$700 за 1 т	33 т по цене \$700 за 1 т
Стоимость фрахта, всего –	\$720 000 за 48 дней	\$450 000 за 30 дней
в день –	\$15 000 в день	\$15 000 в день
Плата за проход через Суэцкий канал	\$250 000	-
Плата за ледокольное сопровождение по СМП	-	\$375 000
Плата за обслуживание в портах	\$250 000	\$250 000
Непредвиденные расходы	\$50 000	\$50 000
Дополнительная страховая премия по риску пиратства в Аденском заливе	\$110 000	-
Дополнительная страховая премия за прохождение по СМП	-	\$70 000
Итого	\$2 380 000 и 48 дней	\$1 796 000 и 30 дней

Данные приведённой таблицы показывают, что срок доставки груза из Киркенеса в Йокогаму через Северный морской путь по сравнению с маршрутом, проходящим через Суэцкий канал, сокращается на 18 дней, а стоимость перевозки – на \$584 000. Преимущество в части затрат достигается благодаря более короткой протяжённости маршрута вследствие снижения расходов на топливо и оплату фрахтования.

## Обсуждение

В целях обоснования перспектив развития и выявления рисков перевозок через Северный морской путь был выполнен SWOT-анализ – метод стратегического планирования, заключающийся в выявлении сильных и слабых сторон, возможностей и угроз. Полученные данные представлены в таблице 3 [4].

Таблица 3

SWOT-анализ перевозок грузов по Северному морскому пути

	<p>Возможности:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– рост внутреннего грузооборота;</li> <li>– развитие прибрежных территорий Арктической зоны Российской Федерации;</li> <li>– рост доходов от эксплуатации СМП, в том числе за счёт увеличения транзитных перевозок;</li> <li>– строительство новых портов по трассе СМП для захода иностранных судов, расширение сервисных услуг;</li> <li>– обеспечение круглогодичной навигации в западном секторе СМП.</li> </ul>	<p>Угрозы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ограничение прав Российской Федерации в Мировом океан, рост политической напряжённости;</li> <li>– отсутствие спроса у иностранных грузоотправителей;</li> <li>– низкая рентабельность и высокий срок окупаемости инвестиций в инфраструктуру СМП;</li> <li>– снижение темпов обновления флота;</li> <li>– изменение климатических условий: уменьшение ледовой обстановки, увеличение времени открытой воды, таяние вечной мерзлоты;</li> <li>– потеря преимуществ перевозок по СМП вследствие организации высокоширотных маршрутов.</li> </ul>
<p>Сильные стороны:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– сокращение затрат времени и денежных средств при использовании СМП по сравнению с Суэцким каналом;</li> <li>– инвестиции российского государства в развитие инфраструктуры СМП;</li> <li>– использование атомных ледоколов ФГУП «Атомфлот» на трассах СМП, обновление флота.</li> </ul>	<p>«Сила и Возможности»:</p> <p>двухстороннее финансирование обеспечит ускоренное развитие инфраструктуры и обновления флота, что будет способствовать привлекательности СМП на международном уровне.</p>	<p>«Сила и Угрозы»:</p> <p>преимущества СМП перед Суэцким каналом позволят повысить рентабельность инфраструктуры, обновление флота и использование атомных ледоколов создадут условия для круглогодичного осуществления транзитных перевозок с учётом изменения климатических условий.</p>
<p>Слабые стороны:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– отсутствие универсального правового режима, признанного во всём мире;</li> <li>– невозможность СМП конкурировать с железнодорожными магистралями при реализации проекта железной дороги Пекин – Москва.</li> </ul>	<p>«Слабость и Возможности»:</p> <p>повышение конкурентоспособности СМП перед железнодорожными магистралями за счёт расширения спектра сервисных услуг и развития прибрежных территорий, что, в свою очередь, приведёт к росту грузооборота и доходов.</p>	<p>«Слабость и Угрозы»:</p> <p>внедрение единого правового режима будет способствовать обеспечению безопасного передвижения караванов судов по СМП и привлекательности транзитных перевозок, что приведёт к уменьшению периода окупаемости инфраструктуры СМП.</p>

Развитие Северного морского пути и реализация его преимуществ невозможна без создания соответствующей инфраструктуры. Увеличение грузопотока должно сопровождаться наращиванием специализированного флота и портовых мощностей. При необходимости должна быть удовлетворена потребность в обеспечении услугами по бункеровке судов, снабжении пресной водой, срочном ремонте.

Необходимо отметить, что строительство судов ледового класса требует более высоких затрат по сравнению с судами без усиления. Это обстоятельство негативно влияет на период окупаемости. Снижение удельных постоянных расходов достигается за счёт увеличения объёмов перевозок. Таким образом, для достижения высокого уровня рентабельности должен быть обеспечен стабильный грузопоток.

Значительное влияние на организацию перевозок по Северному морскому пути оказывают сложные климатические условия арктической зоны. Кроме того, дополнительные риски создаёт недостаточная изученность района плавания. В настоящее время Правительство Российской Федерации осуществляет активную инвестиционную политику по данному направлению. В федеральном бюджете на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов по статье навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Северного морского пути заложены ежегодные расходы в размере более 400 млн. рублей [5].

Снижению рисков задержек в пути, возникающих вследствие непредсказуемых погодных условий, может способствовать создание специальных программ, прогнозирующих в режиме реального времени ситуацию на маршруте с учётом текущих метеоусловий, движения льда и скорости ветра.

### **Выводы**

Северный морской путь на данный момент преимущественно является внутренней транспортной магистралью Российской Федерации. Линия международного транзита имеет сезонный характер. Существующее преимущество в расстоянии по сравнению с Суэцким каналом нивелируется сложными погодными условиями, которые создают неопределённость в сроке доставки.

Привлечение транзитных грузов невозможно без обеспечения стабильного круглогодичного прохождения судов по маршруту. В краткосрочной перспективе это не может быть реализовано. Таким образом, в настоящее время целесообразно вести работу по закреплению отечественных компаний на освоённой части Северного морского пути.

### **Литература**

1. Указ Президента Российской Федерации №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года.
2. Официальный сайт единой межведомственной информационной статистической системы (ЕМИСС) <https://www.fedstat.ru/indicator/51479> (дата обращения: 20.10.2018).
3. Официальный сайт журнала «FORBES» [http://www.forbes.ru/sites/default/files/users/user12848/04\\_ed\\_infographic\\_0.jpg](http://www.forbes.ru/sites/default/files/users/user12848/04_ed_infographic_0.jpg) (дата обращения: 20.10.2018)
4. Лукин Ю. Ф. Анализ деятельности Северного морского пути // Вестник МГТУ. – 2015. №3, том 18. С.467–475.
5. Федеральный закон №362-ФЗ «О федеральном бюджете на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов» от 05.12.2017.