

Холодный шелковый путь

A Cold Silk Way

Для полноценного освоения Арктики Россия должна делать ставку не только на добычу полезных ископаемых на шельфе, но и на коммерческое использование Северного морского пути. Об этом говорят представители бизнеса, эту же позицию поддерживает государство.

For Russia to achieve the full potential of its Arctic development plans, stakes should be placed not only on the offshore mining, but also on the Northern Sea Route and the commercial benefit it offers – a stance shared by business community and the government.

Большое плавание

О важности развития судоходства по Севморпути заявил вице-премьер Дмитрий Рогозин, выступая на первом заседании Государственной комиссии по вопросам развития Арктики:

– Арктика для России – это огромные запасы полезных ископаемых, прежде всего, углеводородов. Но это еще и Северный морской путь, самый короткий путь из Азии в Европу. Сейчас в России строится серия новых атомных ледоколов, которые должны быть спущены на воду к 2020 году. Это говорит о том, что у нас в руках имеется уникальный инструмент для создания «холодного шелкового пути».

Увеличить поток грузов, проходящих по этой магистрали – задача не из легких. Работа на Севморпути требует особого планирования, поэтому операторам грузоперевозок надо заранее обговаривать все детали и заключать договоры с грузовладельцами и судоходными компаниями. Например, для того, чтобы обеспечить грузоперевозки в летнюю навигацию 2016 года с перевалкой через порт Архангельск, транспортно-экспедиционные компании начали поиски грузовых баз еще летом 2015-го.

В последнее время на арктическом направлении

наблюдается оживление каботажного плавания. По данным Ассоциации морских торговых портов, перевалка каботажных контейнеров на севере в 2015 году увеличилась примерно на 11%, тогда как экспорт и импорт контейнеров сократились в полтора раза. Каботаж составляет почти 95% всего контейнерооборота арктического бассейна. По прогнозам специалистов, в 2015 году общий объем грузоперевозок по Северному морскому пути превысит показатель прошлого года – четыре миллиона тонн.

Острова в океане

Архангельск еще с советских времен специализируется на перевалке генеральных грузов и имеет крупный контейнерный терминал, поэтому является одним из важнейших портов на трассе Севморпути. Здесь есть компании, которые десяти-

летиями работают на этой магистрали. Завоз продовольствия, топлива, техники и стройматериалов в арктические порты они осуществляют в основном в период летней навигации. Например, этим летом архангельский «Беломортранс» совместно с партнерами отправил около 16 тысяч тонн генеральных грузов в Певек, на мыс Шмидта и в другие портопункты восточной Арктики. Обратно в Архангельск везли порожние контейнеры, технику и металлолом.

Грузовую базу для Севморпути формируют не только промышленные предприятия, но и оборонные ведомства. В этом году для военного строительства в Арктике завезли почти 82 тысячи тонн грузов, и развитие данного направления очевидно для всех участников рынка. По опубликованным данным Спецстроя России, осенью 2015 года строительные работы в интересах Минобороны идут на Земле Александры (архипелаг Земля Франца-Иосифа), в поселке Рогачево на Новой Земле, на острове Средний (архипелаг Северная Земля), на мысе Шмидта и острове Врангеля на Чукотке, а также на острове Котельный (Новосибирские острова). Все это – зона арктического каботажного плавания. Большую часть грузов для оборонных объектов составляют контейнеры, техника и стройматериалы.

Судя по всему, объемы грузоперевозок в Арктике в ближайшие годы будут расти, и не только за счет оборонных заказов. Один из лидеров роста – порт Сабетта. Сюда доставляют материалы и технику для строительства завода по производству сжиженного природного газа в рамках проекта «Ямал СПГ».

Путешествие в Китай

По мнению специалистов, локомотивом спроса на грузоперевозки в Арктике уже в ближайшее время может стать Китай. В этом году из Китая в Сабетту доставили порядка 25 тысяч тонн грузов, прогноз на следующий год – до 30 тысяч тонн.

Отечественные компании рассматривают варианты экспортных поставок товаров из России в Китай по Севморпути. В первом полугодии 2015 года внешнеторговый оборот Архангельской области с Китаем достиг 7,8 млн долларов. Основу экспорта в Поднебесную составили древесина, изделия из нее и целлюлоза. Таким образом, наиболее перспективной грузовой базой для морских перевозок из Архангельска в страны Азиатско-Тихоокеанского региона может стать продукция лесопромышленного комплекса.

Китай и его соседи заинтересованы в покупке наших пиломатериалов, бумаги и картона. Архангельский ЦБК, например, ежемесячно поставляет в Китай около 700 тонн продукции... но не через Архангельский морской порт, а через Санкт-Петербург и Суэцкий канал. В руководстве предприятия говорят, что готовы рассмотреть вариант доставки по Северному морскому пути, но все будет зависеть от стоимости перевозки и предлагаемого сервиса.

Через Суэцкий канал торгуют с Китаем и предприятия группы компаний УЛК, заготавливающие древесину на юге Архангельской области. Продукцию холдинга в 40-футовых контейне-

По прогнозам специалистов, в 2015 году общий объем грузоперевозок по Северному морскому пути превысит показатель прошлого года – четыре миллиона тонн
Experts forecast that in 2015 the cargo traffic passing through the Northern Sea Route will exceed the last years' level of four million tonnes

SOZVEZDYE #23

ЛОГИСТИКА
logistics

28

Текст: Иван Мосеев
Text: Ivan Moseev

SOZVEZDYE #23

ЛОГИСТИКА
logistics

Фото: Кристофер Мишель
Photo: Christopher Michel

29



Судоходство между северными портами обеспечивается арктическими ледоколами Arctic icebreakers provide navigation between northern ports

рах на поездах доставляют в Санкт-Петербург, а затем отправляют южным морским путем. По известным оценкам, каждый месяц с юга Архангельской области в КНР отправляют от 70 до 100 контейнеров по 50 кубометров лесной продукции. В ближайшие годы группа УЛК планирует нарастить производство пиломатериалов и, соответственно, объемы экспорта. Крупное производство пиломатериалов налажено и на архангельском 25-м лесозаводе (входит в группу компаний «Титан»). Годовой объем выпуска пиломатериалов здесь превышает 474 тысячи кубометров, и почти весь он идет на экспорт – тоже по южному маршруту. Весной 2015 года лесозавод ввел в эксплуатацию участок по изготовлению биотопливных гранул (пеллет) мощностью 60 тысяч тонн в год, после чего стал крупнейшим производителем экспортных пиломатериалов на северо-западе России. Самое большое в Европе производство топливных пеллет было запущено в октябре этого года в Онежском районе Архангельской области. Новый завод «Бионет» будет выпускать 150 тысяч тонн древесных гранул в год, а общий годовой объем производства пеллет в регионе достигнет 300 тысяч тонн. Очевидно, что это реальная грузовая база для экспортных поставок из Архангельска в Азию по Севморпути.

Восточный экспресс

В летний период регулярной может стать транспортировка грузов с Северо-Запада на Дальний Восток. Проблема в наличии грузовых баз в портах на этом маршруте. В архангельском порту такая база есть, так как он специализируется на каботажных перевозках генеральных грузов в Арктике. По оценкам многих специалистов, при перевозке больших судовых партий по 10–15 тысяч тонн доставку многих товаров из центральной России, например, в порт Петропавловск-Камчатский будет выгоднее осуществлять не через Сахалин, а через Архангельск. С Дальнего Востока можно было бы везти в архангельский порт тихоокеанскую рыбу. Первая успешная попытка транспортировки дальневосточного лосося в западную часть страны Северным морским путем была предпринята в 2011 году. Доставку осуществляла компания «Дальрифер», два ее судна в сопровождении ледокола «Атомфлота» прошли в

Санкт-Петербург с мороженой рыбой. Но обратно суда возвращались в балласте, так как дальневосточной компании не удалось найти обратный груз для судовой партии. По подсчетам специалистов, доставка рыбы в центральную Россию по Севморпути может оказаться на 20% дешевле, чем транспортировка по железной дороге через всю страну. Если нельзя собрать судовую партию для обратного груза в Петербурге, имеет смысл попытаться сделать это в Архангельске. Здесь разгрузить и частично перерабатывать рыбу можно, например, в районе Маймаксы, у специализированных причалов местного тралового флота. Железнодорожное сообщение Архангельска с центральной Россией значительно короче, чем у соседнего рыбного порта Мурманска – значит, затраты на транспортировку рыбы будут меньше. Можно отправлять рыбу из Архангельска в Москву рефрижераторными автопоездами, тем более что федеральная трасса М-8 находится в отличном состоянии.

Рыбный день

Недавно дальневосточная группа компаний «Доброфлот» выкупила три транспортных рефрижератора ледового класса и теперь может в период летней навигации поставлять большие партии рыбы на северо-запад по Севморпути. В конце августа 2015 года с Дальнего Востока в Мурманск пришел первый рефрижератор «Гармония» с тремя тысячами тонн тихоокеанского лосося. Судно могло бы пойти в Архангельск, выгрузить рыбу и загрузить обратный груз, чтобы не везти домой «воздух». Однако, по некоторым сведениям, кто-то дал грузовладельцам неточную информацию о том, что в Архангельске, якобы, недостаточные глубины для захода рефрижератора... В результате владельцы приняли решение разгрузиться в Мурманске, но, не найдя там обратного генерального груза, обратились за помощью к архангельским транспортно-экспедиционным компаниям. Если бы приход судна в Архангельск был запланирован заранее, проблему заполнения грузом для Дальнего Востока, скорее всего, удалось бы решить. Архангельск – крупнейший промышленный центр на севере страны, в регионе проживает треть всего населения российской Арктики, через него идет перевалка большинства генеральных и контейнерных грузов, перевозимых по Севморпути. Но за три дня судовые партии не формируются... В итоге после разгрузки

рыбы в Мурманске судно отправилось на Дальний Восток практически в балласте. – Обратный груз для дальневосточных судов, привозящих рыбу по Севморпути в Архангельске, можно найти, грузовые базы для этого есть, – считает начальник отдела фрахтования АО «Беломортранс» Сергей Гаврилов. – Но это непросто, поэтому формировать судовую партию и договариваться надо заранее. Оптимальный вариант – минимум за три месяца до гарантированной отправки судна с Дальнего Востока в рейс.

Крупная партия

Главный недостаток транспортировки грузов на Дальний Восток через Суэцкий канал известен – преодоление водной дороги длиной 22 тысячи километров (например, из Санкт-Петербурга в китайский порт Дальнянь) занимает около 48 дней, к тому же этот маршрут связан с риском пиратства. Для сравнения, время доставки грузов в страны Азиатско-Тихоокеанского региона по Севморпути в период летней навигации и при благоприятной ледовой обстановке составляет около двух недель. Перевозка по СМП позволяет не только значительно сократить время доставки, но и снизить затраты на топливо примерно на 20%. Но на этом преимущества севера для грузовладельцев, в принципе, заканчиваются, так как стоимость транспортировки груза по Севморпути пока значительно выше, чем по южному маршруту. Без административной поддержки в решении этого вопроса не обойтись. Государство должно на порядок энергичнее создавать условия для привлечения грузовладельцев на север. По мнению экспертов, если в летнюю навигацию удастся обеспечить ежемесячные перевозки по Севморпути в объемах 6–10 тысяч кубометров генеральных грузов, то бизнес начнет активнее пользоваться самым коротким морским маршрутом между Европой и Азией. Сегодня интерес к Севморпути связан с крупными судовыми партиями, которые можно отправлять на Камчатку и Тихий океан. Но формирование таких партий средни искусству, для этого требуются большая аналитическая работа и серьезный уровень управления. Государство больше всех заинтересовано в развитии Севморпути, но убедить бизнес переориентировать грузопотоки можно только одним способом – показав ему коммерческую выгоду.

Great sailing

The importance of the Northern Sea Route was underlined by Deputy Prime Minister Dmitry Rogozin at the inception meeting of the National Commission for Arctic Development: – The Arctic is perceived by Russia as an area with huge deposits of mineral resources and, in the first place, oil wealth. But the Arctic is also an area where the runs the shortest path between Asia and Europe – the Northern Sea Route. Russia is currently constructing a series of nuclear-powered icebreakers to be launched by 2020, which means that the country is to land itself a tool for creating a “cold silk way”. To load this waterway with ample cargo flows is not an easy job. As the navigation along the NSR requires careful planning, carriage operators will have to have all the carriage details negotiated and the agreements made well in advance. For instance, to arrange for a transportation scenario involving cargo transshipment in the port of Arkhangelsk in the summer of 2016, forwarding companies started to compile their NSR cargo database already in the summer of 2015. The Arctic waters have recently seen an increase in coastal shipping. According to the Sea Commercial Ports’ Association, the volume of containers transhipped through northern areas has increased 11%, while the container export and import volumes have seen a 1.5-fold decrease. In the entire container turnover in the Arctic basin, coastal navigation accounts for 95%. Experts forecast that in 2015 the cargo traffic passing through the Northern Sea Route will exceed the last years’ level of four million tonnes.

Islands in the ocean

General cargo transshipment is what Arkhangelsk has been specializing on since the Soviet times. With a large container terminal, the city remains one of the most important ports along the Northern Sea Route. There are shipping companies in Arkhangelsk with decades of experience in operations along the NSR. The delivery to the Arctic ports of foodstuffs, fuels, machinery and construction materials mainly takes time during summer navigation season. Last summer, Arkhangelsk-based Belomortrans and its partners delivered some 16 tonnes of general cargoes to Pevek, Schmidt Cape and other port localities in the eastern sector of the Arctic. On their return voyages their ships brought to back empty containers, machinery and scrap metal. The contributors to the NSR cargo database include not only businesses but also the defense establishments. This year, the military construction projects in the Arctic received a total of almost 82 thousand tonnes of cargo, and there is strong evidence that more are yet to come. According to Federal Special Construction Agency, the fall of 2015 will see

Работа на Севморпути требует особого планирования, поэтому операторам грузоперевозок надо заранее обговаривать все детали и заключать договоры с грузовладельцами и судоходными компаниями As the navigation along the NSR requires careful planning, carriage operators will have to have all the carriage details negotiated and the agreements made well in advance

SOZVEZDYE #23

ЛОГИСТИКА
logistics



SOZVEZDYE #23

ЛОГИСТИКА
logistics

В этом году для военного строительства в Арктике завезли почти 82 тысячи тонн грузов, и развитие данного направления очевидно для всех участников рынка. This year, the military construction projects in the Arctic received a total of almost 82 thousand tonnes of cargo, and there is strong evidence that more are yet to come

deployment of military construction projects in locations such as Alexandra Land (Franz Joseph Land); settlement of Rogachevo (Novaya Zemlya); Severny Island (Severnaya Zemlya); Cape Schmidt and Wrangel Island (Chukotka); and Kotelny Island (New Siberian Islands). All these locations form part of the coastal shipping area. The major bulk of cargoes bound for these destinations is comprised of containers, machinery and construction materials.

All indications are that the Arctic-bound cargo volumes will only be increasing. Besides the ongoing military defense projects, there is another major shipments receiver – the port of Sabetta,

which receives machinery and materials for Yamal LNG, a project to construct a natural gas liquefaction plant.

A journey to China

Experts believe that the leading role in raising the demand for cargo transportation via the Arctic may belong to China. This year China shipped to Sabetta some 25 thousand tonnes of cargo, a volume expected to reach a level of 30 thousand next year. Local companies, too, see the NSR as a promising path for their export China-bound shipments. In the first six months of 2015, Arkhangelsk' total trade with China reached USD 7.8 mln. The products Arkhangelsk exports to the Celestial Empire include wood, timber products and pulp, which may turn the place and its timber industry into a most promising origin of cargo for destinations in Asia-Pacific Region.

China and its neighbours seem interested in purchasing sawn wood, paper and cardboard from our local enterprises. Arkhangelsk Pulp and Paper Mill monthly supplies to China around 700 tonnes of its products... its shipments passing through Saint-Petersburg and the Suez Channel, however, not through the sea port of Arkhangelsk. The managers of Arkhangelsk Sea Port claim they are ready to arrange for channeling the carriages via the Northern Sea Route, but their final decision will build on the cost of transportation and the services offered.

The ULK Group, that harvests wood in the south of Arkhangelsk Oblast, is also using the Suez Channel to supply its produce to China. The 40 ft containers with timber first reach Saint-Petersburg, by rail, where they are picked up at by ships for their final destinations via the Suez Channel. According to some expert estimates, every month Arkhangelsk Oblast ships to PRC from 70 to 100 containers, each carrying 50 cubic metres of sawn timber. The ULK is planning to increase its timber output and, similarly, export volumes.

Large-scale are also timber sawing operations at Arkhangelsk-based Sawmill 25 (member of Titan Group). The company exports almost all of its sawn timber output – 474 thousand cubic metres annually – and is also using the Suez Channel as its transportation route. In the spring of 2015, the sawmill launched the production of fuel granules (pellets) with the capacity of 60 thousand tonnes annually, and has thus earned a reputation as North-West Russia's largest sawn timber exporter.

The location known to have the largest fuel granule production in Europe is Onega district, Arkhangelsk Oblast. Launched just recently, in October, Onega-based Bionet plant is expected to produce 150 thousand tonnes of wood-based granules annually, whereas the area's total annual pellet output is projected to reach 300 thousand tonnes. All this looks a tangible stock for export to Asian markets via the Northern Sea Route.

Orient express

In summer navigation season, a regular cargo shipment line can be established between the North Western and the Far Eastern Districts of Russia. The only challenge is the lack of cargo bases along the line. As to the port of Arkhangelsk, it does have one, because this port is specializing on general cargo carriage within the coastal waters in the Arctic. Experts estimate that transportation from central Russia to, for instance, Petropavlovsk-Kamchatsky, of shipments as large as 10 to 15 thousand tons can be cheaper if routed via Arkhangelsk, not Sakhalin. On their return voyages to Arkhangelsk, ships could carry the Pacific fish. The first such voyage, whereby ships went along the Northern Sea Route loaded with Far Eastern salmon, was made in 2011 by Dalreefer shipping company. Assisted by Atomflot icebreaker, two of Dalreefer's ships arrived in Saint-Petersburg with frozen fish onboard. However, the ships had to return empty, as there was no return cargo for the company to carry to the Far East.

According to the expert estimates, shipping of fish to central Russia via the NSR may appear 20% cheaper than by rolling stocks which need to cross the entire country. If the return shipload cannot be sourced in Saint-Petersburg, why not try and form it in Arkhangelsk. Here, fish can be unloaded and partly processed by premises in Maimaksa, where dedicated trawler fleet berthing facilities are available. The railway connection between Arkhangelsk and central Russia is much shorter than that between Murmansk and central destinations, meaning that Arkhangelsk may offer lower fish transportation costs. From

Arkhangelsk, the fish might be shipped to Moscow by fridge trucks, a viable option given that the federal M-8 highway is now in perfect order.

Fish day

It has recently been reported that Far Eastern group of companies Dobroflot has purchased three ice-class reefer, which has rendered it able to transport large fish shipments via the NSR in the summer navigation season. In late August 2015, the refrigerator ship Harmonia undertook its first voyage to Murmansk carrying three thousand tonnes of the Far Eastern salmon. The ship could well be routed to Arkhangelsk and instead of going back with only crew onboard carry back home a return cargo. Anecdotaly, somebody mislead the cargo owners into thinking that Arkhangelsk is a port with drafts too shallow for their reefer to enter... This made them choose Murmansk as a port of unloading, following which they had to turn to forwarders in Arkhangelsk for return cargo, as in Murmansk there was none. Had the cargo owners turned to Arkhangelsk earlier, the return cargo would have, most probably, been sourced. Arkhangelsk is North Russia's major industrial area. It is home to one third of the Russian Arctic's population and transships the majority of general and container cargoes passing through the Northern Sea Route. But, three days is too short a term to form a return shipload... As a result, Harmonia, after it had unloaded its fish in Murmansk, went back home to the Far East almost in ballast.

– To source a return cargo for the Far East-bound fish carriers in Arkhangelsk is possible, as the port does have the cargoes they could bring back along the Northern Sea Route, says Sergey Gavrilov, Head of Charter Operations Unit with Belomortrans. Although, it may not be easy at all, and a return shipload should therefore be agreed well in advance – in the best-case scenario, three months prior to the date of the ship's guaranteed departure from the Far East.

Large shipment

The major disadvantage of transporting the Far East-bound cargoes via the Suez Channel is well known: the journey is long, taking up 48 days or 22 thousand kilometers to cover (the distance between Saint-Petersburg and the Chinese port of Dalian), and there is the risk of piracy existing in that part of the world. As a comparison, the time period needed during summer navigation to deliver a cargo to Asia-Pacific Region via the Northern Sea Route,



provided that the ice conditions are favourable, is two weeks approximately. Not only does the NSR trim a major portion of time off the journey, but it also enables a 20% cutdown on fuel costs. This, however, completes the benefit that cargo owners may derive from using the NSR as their cargo transportation route. For the time being, carriage services along the NSR are much more expensive than those along its southern alternative.

The effort to promote the Northern Sea Route should be underpinned by ample administrative support. More input is needed on the part of the government to create an environment that would make the NSR look more attractive to the cargo owners. The experts surmise that businesses may be likely to start turning to the shortest path between Europe and Asia if its general cargo traffic reaches a monthly level of 6 to 10 thousand cubic meters.

Today, the interest in the Northern Sea Route centres mainly on the prospect of transporting large shipments to Kamchatka and the Pacific Region. At the same time, forming these shipments is akin to art, requiring careful analytical thinking and carefully designed management strategies. While the government remains strongly committed to the promotion of the NSR, the only way to convince businesses to redirect their cargo flows to the NSR is to demonstrate the commercial benefit it can bring.

Шельфовая добыча остается одним из драйверов развития Севморпути Shelf drilling still remains one of the engines of the Northern Sea Route development



SOZVEZDYE #23

ЛОГИСТИКА
logistics

SOZVEZDYE #23

ЛОГИСТИКА
logistics