

# Дмитрий Пурим: о Северном маршруте

## Dmitry Purim: About the Northeast Passage



Дмитрий Пурим возглавляет «Совфрахт» с 1998 года  
Dmitry Purim has been a head of Sovfracht since 1998

Северный морской маршрут – это в первую очередь внутренняя водная магистраль России. Так считает председатель правления ПАО «Совфрахт» Дмитрий Пурим. В интервью «Созвездие» он рассказал о перспективах развития перевозок в Арктике и о системе управления полярной транспортной системой.

The Northeast Passage is, in the first place, an inland waterway. This is how it is being referred to by Chairman of Sovfracht Management Board Dmitry Purim. Sozvezdye asked him to share his vision of the future of the Arctic traffic and how it should be managed.

– Дмитрий Юрьевич, учитывая опыт работы «Совфрахта» на трассе Севморпути, как вы оцениваете перспективы развития арктической логистики?

– Во-первых, нужно определить, что мы подразумеваем под Севморпутем. Формально это всего 5600 километров от Карских ворот до бухты Провиденция. Но большинство под Севморпутем понимают транспортную артерию в два раза большей протяженности, которую правильнее называть Северным или

Арктическим маршрутом. Когда в публичной дискуссии, например, на правительственном уровне идет речь об эффективном управлении Севморпутем, подразумевается весь маршрут, что определенно не является корректным. Говоря об эффективности управления Северным маршрутом, нужно выделить два основных параметра: безопасность мореплавания и коммерческую составляющую. Обеспечение безопасности – задача государственных органов (Минтранса, МЧС). Это поддержание

и развитие инфраструктуры, обеспечение выполнения конвенции СОЛАС и другие меры. Развитие коммерческой составляющей – вопрос бизнеса и его взаимодействия с институтами развития. В качестве примера могу привести проект «Ямал СП3» – очень масштабный, интересный как с точки зрения экономики, так и с точки зрения развития передовых технологий. Подобные проекты выглядят очень обнадеживающе.

– Активно идет дискуссия о создании объединенной администрации Севморпути, на базе которой будут работать государственные унитарные предприятия, отвечающие за Арктику. На ваш взгляд, это повысит эффективность системы управления Северным маршрутом?

– Создание подобной структуры может стать полезным шагом, но только в том случае, если государство при этом не станет конкурировать с бизнесом, не превратится из заказчика коммерческих услуг в их исполнителя. Бизнес сам обладает необходимыми компетенциями, сам в состоянии добиться и государственной поддержки, благо инструментов сейчас хватает, и развить необходимый сервис, если будет

спрос со стороны государства или крупных компаний. Я считаю, что необходимо четко запретить государственным компаниям оказывать услуги, которые могут быть оказаны на конкурентной основе. Все услуги государства должны быть лимитированы решениями ФАС.

– Какие возможности для наращивания грузопотока в Арктике вы видите?

– Во-первых, я не вижу достаточных оснований, чтобы утверждать, что Северный маршрут может привлечь транзитный грузопоток в большом объеме и, как об этом периодически говорят, стать альтернативой Суэцкому каналу. Особенно учитывая, что Суэцкий канал активно развивается, его администрация занимается маркетингом: прорыта вторая линия канала, разработана система скидок за проход судов (до 50%) и так далее. Смысла говорить о конкуренции с точки зрения бизнеса просто нет, как нет и коммерческой составляющей для привлечения транзита. Объективно, мы не сможем получить плату за проход судов. Обеспечение безопасности тоже не принесет большой прибыли. Страховые компании не примут рисков по сохранности грузов для маршрута, на котором столь сложные погодные условия, где температура может держаться на уровне 20–30 градусов ниже нуля (на что не рассчитано большинство грузов). Северный маршрут зависит от ледовой обстановки, является сезонным – мы не можем четко спрогнозировать срок доставки грузов, не можем развивать на нем полноценное линейное судоходство.

– То есть с точки зрения транзитного потенциала Северный маршрут неконкургентоспособен?

– Я не исключаю, что в дискуссиях о транзитном потенциале Северного маршрута играет роль политическая составляющая, но это тема отдельного разговора. С коммерческой точки зрения Северный маршрут – это в первую очередь внутренняя национальная транспортная артерия, которую нужно использовать для повышения уровня жизни жителей региона, а также эффективного вывоза углеводородов. Соответственно, приоритеты его развития должны быть связаны именно с внутринациональными интересами. Необходимо интенсифицировать судоходство, создавать и развивать береговую инфраструктуру по пути следования грузов, особенно в восточной части. Западная часть Северного маршрута по интенсивности судоходства не уступает Черному морю. Обеспечение безопасности мореплавания по пути следования судов, наращивание ле-



Корабли «Совфрахта» доставляют грузы вдоль всего Северного маршрута  
Ships of Sovfracht deliver cargos all along the Northeast Passage

докольного флота и группировки МЧС – первостепенная задача, а разговоры о мифических миллионах транзитных контейнеров нужно оставить на то время, когда растает лед. Важнее обеспечить режим максимального благоприятствования российской грузовой базе в объеме не менее 50 миллионов тонн в год. Также, Арктика – пожалуй, единственное место на Земле, где нет устойчивого интернета. Как показывает опыт последних лет, наличие интернета повышает безопасность и привлекательность для бизнеса в десятки раз. Появление недорогого интернета в Арктике могло бы стать прорывом для развития бизнес-процессов.

– **Каковы дальнейшие планы «Совфрахта» относительно работы в высоких широтах?**

– Мы будем развивать сервис прогнозирования стоимости перевозки хозяйственных грузов. В том, что касается перевозок углеводородов, на сегодняшний день задача решена. А в части перевозок грузов, которые будут использоваться для развития арктических территорий, и объем которых будет расти, потребуется отдельная программа развития. Специалистами «Совфрахта» и «Оборонлогистики» создан и опробован на практике калькулятор определения максимальной стоимости гарантированной доставки генгрузов в Арктике, учитывающий не только технологические вопросы, но также прогноз погодных (в том числе ледовых) условий на основе накопленных и актуальных спутниковых данных. В стоимость доставки входят не только морская перевозка, но и разгрузочно-погрузочные работы, в том числе на необорудованном берегу. Мое глубокое убеждение, что именно в понимании такого рода процессов – будущее Арктики. Профессионалов, которые могут обеспечить выполнение работ, не так уж и мало – «Северное морское пароходство», «Азия Шиппинг», «Дальневосточное морское пароходство», – но мы хотим создать платформу, объединяющую участников и позволяющую гарантировать предоставление услуг по прогнозируемой стоимости. Также планируется создать ситуационный центр, куда будет стекаться вся информация в режиме реального времени: от погоды и состояния льда до фактического положения судов, средств разгрузки и статуса груза.

– **Удастся ли вашей компании находить баланс между технологической и экономической эффективностью при работе в Арктике?**

– Важное отличие работы в Арктике от работы в других регионах состоит в том, что у тебя должно быть все с собой: от шурупа до самоходной баржи и разгрузочно-погрузочных механизмов. В Арктике экипаж предоставлен сам себе. Если исполнитель заранее не предусмотрел наличие необходимого запаса техники или инструментов, могут потребоваться недели, чтобы получить их с Большой земли. А это иногда смерти подобно. Поэтому главный наш ресурс – специалисты, опытные офисные сотрудники, проработавшие в морях. Они способны квалифицированно обеспечить процесс перевозки, взаимодействие с экипажами как на этапе подготовки, так и во время рейса. Арктика ошибок не прощает, нужно быть готовыми к любому варианту развития событий, к любым чрезвычайным ситуациям. Поэтому с точки зрения технологии приходится запасаться необходимыми резервами, чтобы гарантированно выполнить задачу. Многолетний опыт позволяет находить этот баланс. С 2014 года до настоящего времени стоимость логистики генгрузов в Арктике удалось снизить на 40% за счет создания инфраструктуры на площадках, а также накопленного опыта, который мы анализируем, с каждой навигацией совершенствуем и которым охотно делимся с коллегами.

– **Dmitry Yurievich, given the big scope of operations Sovfracht maintains along the Northern Sea Route, how would you define the Arctic's potential for logistic growth?**

– To answer your question, we need to define the Northern Sea Route first. Officially, it is a route stretching for 5,600 kilometers from the Kara Strait to the Providence Bay. Yet, many see it as a traffic artery twice longer, and in this connection the more adequate name for it would be the Northeast, or the Arctic, Passage. When government officials speak about ways to achieve efficiency in managing the Northern Sea Route, they mean its entire length, which is a mistake. The efficiency of managing the Northeast Passage relies on two key aspects, one being the safety of navigation and the other commercial profit. While the safety issues would be the domain of the authorities (Ministry of Transport, EMERCOM), as they relate, among other things, to infrastructure development and enforcement of SOLAS,

the commercial profit is a matter of getting businesses to interact more with the institutions that are responsible for boosting growth. To give you an example, Yamal LNG, a large-scale project that evoked a lot of interest in terms of its economy and technology-wise. The projects of its scale look very promising.

– **Widely discussed now is the idea of setting up a united NSR administration, a body to act as headquarters for a whole number of state unitary enterprises dealing with the Arctic. Does this idea look productive to you?**

– It does. But only provided that the government stays away from the commercial side of it and doesn't act as the contractor for the services it orders. The businesses of today look competent enough to gain the support from the government, and there are many tools and mechanisms available to them. Competent are businesses also in terms of providing quality service, should the government or a major corporation need one. I think it's only logical that the state-owned companies should be prohibited from rendering tendered services. A limit should be established by the Federal Antimonopoly Service on the state-owned corporations' content.

– **Are there any measures that might prove useful for boosting the cargo traffic in the Arctic?**

– To begin with, I don't see the Northeast Passage as a waterway capable of transiting large volumes of cargo or becoming a competitor to the Suez Canal, as we periodically hear. Especially in the light of the successful marketing strategy the administration of the Suez Canal sticks to: the Suez Canal has received its secondary line and now offers reduced passage fare (up to 50% off). So, commercially speaking, there's simply no sense in boosting the transit traffic here, let alone competition. The NEP is unlikely to generate any income from the ship passage fees. Nor will better safety assurance help, as the insurance companies will be unlikely to accept the cargo safety risks that are influenced by harsh weather conditions and temperatures as low as minus 20 to 30 degrees C (the majority of cargoes are not designed to sustain the conditions as severe as this). The traffic along the Northeast Passage is contingent on ice conditions and is largely seasonal. This makes setting cargo delivery dates, let alone full-fledged line shipping, very problematic.

– **You mean the Northeast Passage is noncompetitive as a transit line?**

– The idea to promote the Northeast Passage as a transit line looks to be driven by political agenda, I surmise. But that's a different story. Economically speaking, the Northeast Passage is, in the first place, an inland waterway that should be seen as a resource for enhancing the area's quality of life and a waterway for shipping hydrocarbons. So, any intention to promote its development should favor the sub-national interests. What should really be given an impetus is coastal infrastructure and shipping, especially along the Passage's eastern sector which, compared to the western one (with shipping is as intense as in the Black Sea) is badly underdeveloped. What I see as currently most essential is the safety of navigation, availability of icebreakers, and increased emergency preparedness. Let all this talk about the Northeast Passage being able to transit millions of containers wait until the ice melts. More important now is to ensure that Russia achieves an annual NEP cargo database of 50 mln tons minimum. Also, the Arctic seems to be the only region on Earth with no stable Internet access. Covering it with decently priced Internet would definitely boost the business activity in the Arctic, as was the case with a number of areas recently. With Internet, the Arctic would look much safer and more attractive.

– **How does Sovfracht see its operations grow in high latitudes areas?**

– We are going to be more efficient forecasting the cost of shipping the economic goods. While shipments of hydrocarbons look smooth-running, the transporta-



tion of the growing scope of the Arctic-bound economic goods needs a dedicated expansion program. In cooperation with Oboronlogistika, Sovfracht has developed, and tested, a scheme for calculating maximum possible price on general cargo transportation within the Arctic. This scheme takes into account not only the technical side of the process, but also the satellite data in order to make weather (and ice) forecast. It allows for projecting prices that include carriage by sea and cargo handling, also on undeveloped shores. I am strongly convinced that without price forecasts any further progress in the Arctic would be problematic. There's has quite a handful of professional players on the shipping market now, take, for instance, Northern Shipping Company, Asia Shipping, or Far-Eastern Shipping Company. Our ambition is, however, to set up a platform that would bring them all together and guarantee that shipping services are provided at the projected cost. This will require us to set up also a situation center to receive the online data on weather and ice conditions, locations of ships, cargo unloading facilities, and cargo status.

– **How successful is Sovfracht achieving cost-effective technological efficiency?**

– What distinguishes the Arctic as a shipping area is that it requires you to go fully equipped – with enough of bolt screws, self-propelled barges, and cargo handling facilities. In the Arctic, crews are on their own. Suppose your contractor fails to provide for the sufficient amount of onboard supplies, tools or machinery. Getting them from the mainland may take weeks, and weeks is too long a time. Our most valuable asset is therefore the experienced office staff with proven track record of onboard service. They are capable of arranging for the shipping process in due manner, staying in contact with the crews during preparation and throughout the entire voyage. The Arctic has no mercy and you need to be prepared for all sorts of scenarios and emergencies. So, having all vital technologies at hand does matter. We made a long way to learn how to excel in this in a cost-efficient way. After the Arctic on-site infrastructure received an upgrade in 2014, the cost of shipping general cargoes went down 40%. This reduction became possible also due to the in-depth analysis of the shipping performance. We are working towards improving it every navigation season and would be willing to share our experience with colleagues.

Развитие арктических проектов требует налаженной системы доставки грузов  
The development of arctic projects requires a well-organized system of cargo delivery