

Совет для Севморпути

A Council for the NSR

В марте 2015 года в соответствии с указом президента России была создана Государственная комиссия по вопросам развития Арктики. Ее возглавил заместитель председателя правительства Дмитрий Рогозин.

March 2015 witnessed the establishment, under the RF presidential decree, of the National Commission for Arctic Development, headed by Deputy Chairman of the Russian Government Dmitry Rogozin.

Большие надежды

В состав Госкомиссии вошли руководители федеральных органов власти, губернаторы северных регионов, полномочные представители президента, сотрудники аппарата Совета безопасности и администрации президента, ученые и эксперты. Уже на первом заседании Госкомиссии было предложено сформировать Деловой совет для координации усилий по развитию бизнеса в арктической зоне. Его руководителем выбрали президента группы компаний «Дело», заместителя председателя Морской коллегии Сергея Шишкарева.

Первое заседание Делового совета состоялось в Москве 18 сентября. От Архангельской области в его работе принимали участие представители областного правительства, ассоциации поставщиков нефтегазовой промышленности «Созвездие», Архангельского морского торгового порта, транспортно-экспедиционной компании «Арктик Консалтинг Сервис» и еще нескольких предприятий. Главной темой совещания стало развитие Северного морского пути.

Выступая на встрече, Сергей Шишкарев озвучил итоги социологического исследования, проведенного Фондом «Общественное мнение» в августе этого года. Каждый пятый предприниматель из приарктических регионов связывает будущее своего бизнеса с развитием Севморпути – об этом свидетельствуют итоги опроса, участие в котором приняли 814 представителей бизнес-сообщества. Северные предприниматели активно интересуются вопросом формирования единой транспортной сети в Арктике

и заинтересованы в развитии круглогодичного судоходства по Севморпути. Более половины участников опроса уверены, что в ближайшие годы в освоении Арктики будут достигнуты серьезные успехи. Однако многие бизнесмены опасаются, что помешать реализации этих планов могут экономический спад в стране, недостаточное госфинансирование и высокий уровень коррупции. Сергей Шишкарев считает, что для снижения рисков нужно повышать инвестиционную привлекательность арктического региона. Это позволит привлечь сюда деньги и объединить усилия государства и предпринимателей.

Транзитная линия

Незадолго до первого заседания Делового совета во Владивостоке прошел Восточный экономический форум. Открывая его, президент Владимир Путин призвал развивать Северный морской путь в качестве конкурентного транспортного коридора глобального значения, «в том числе для контейнерных перевозок, которые доминируют в мировом грузообороте».

Участники Делового совета вспомнили об этом выступлении президента, когда обсуждали меры по развитию Севморпути и соответствующей инфраструктуры. Мурманский министр транспорта и дорожного хозяйства Дмитрий Соснин предположил, что опорными портами на этой магистрали должны стать Мурманск и Петропавловск-Камчатский. Связывающая их морская контейнерная линия может оказаться удобной для транзитного обмена грузами между Дальним Востоком и Северо-Западом России.

Однако для стабильной работы такой линии нужно построить в Мурманске контейнерный терминал. Большая часть грузов, завозимых сегодня в Арктику по Севморпути – это генеральные грузы из Архангельска, и больше половины арктических грузов перевозят в контейнерах. Именно в Архангельске расположен единственный на севере России контейнерный терминал, и именно архангельский порт на протяжении десятилетий специализируется на перевозках генеральных грузов и контейнеров по Северному морскому пути.

Проблема, которая может помешать надежному судоходству по арктической магистрали – нехватка судов ледового класса. В мире сегодня всего около 500 таких кораблей, из них только 120 судов имеют усиленный ледовый класс ка-

тегории А. По данным «Атомфлота», озвученным на Деловом совете, в 2015 году почти на 23% возросло количество разрешений, выданных администрацией Севморпути судам с ледовым классом, фактически не предназначенным для плавания в условиях Арктики. Такая ситуация опасна, уверены специалисты. Частично решить проблему может использование на контейнерной линии Мурманск – Петропавловск-Камчатский атомного лихтеровоза «Севморпуть». В марте 2016 года он как раз выйдет из ремонта. Как заявил в своем докладе руководитель администрации Северного морского пути Александр Ольшевский, на весну 2016 года запланированы опытные транзитные рейсы лихтеровоза под проводкой атомных ледоколов из Мурманска. Это позволит понять, может ли лихтеровоз достичь коммерчески выгодной скорости плавания в холодное время года.

Туда и обратно

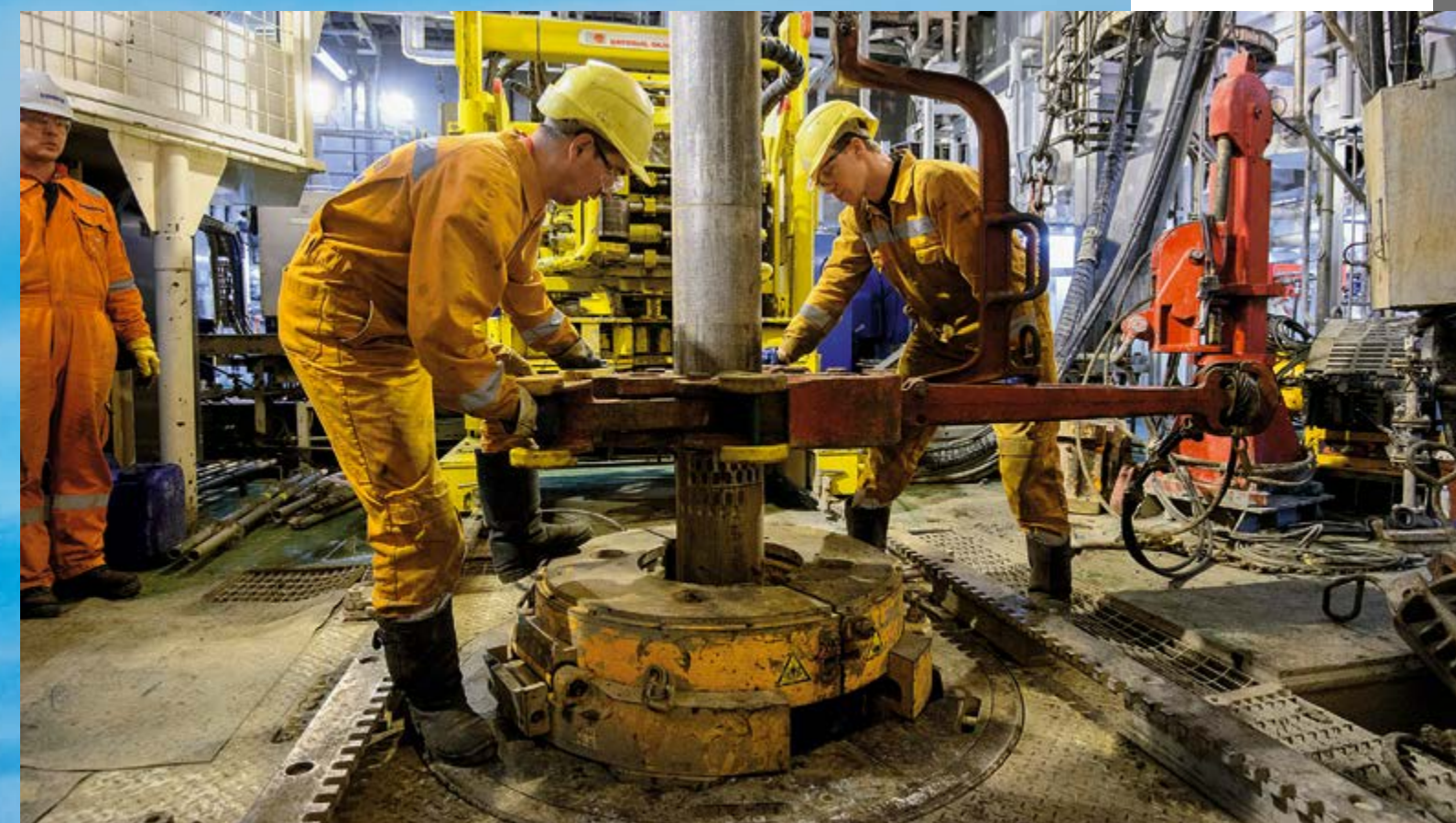
Что можно возить с Дальнего Востока в европейскую часть страны по Севморпути? Подходящим грузом может стать дальневосточная рыба. Сегодня ее доставляют в центральную Россию по железной дороге в вагонах-рефрижераторах. Но ежегодно в стране списывают тысячи рефрижераторных вагонов, и их количество неуклонно сокращается. По мнению экспертов, при таких темпах списания подвижного состава уже через несколько лет объемы доставки рыбы по железной дороге резко сократятся. Транспортировка дальневосточной рыбы

морским путем становится еще более привлекательным вариантом в связи с введением Россией эмбарго на поставки атлантического лосося из Норвегии и ростом цен на рыбу внутри страны. Но для того, чтобы морская перевозка рыбы была рентабельна и сравнима по стоимости с железнодорожной, нужно найти обратный груз, который можно доставить с Северо-Запада на Дальний Восток. Однако ни навалочные, ни наливные грузы на рефрижераторных судах везти нельзя, а других стабильных грузовых баз для регулярных поставок на Дальний Восток у Мурманска пока нет. На заседании Делового совета был озвучен такой пример: рефрижератор «Гармония» в качестве эксперимента прошел по Севморпути и 27 августа 2015 года привез в Мурманск три тысячи тонн лосося – но в обратном направлении судно ушло пустым. Тем не менее, в трюмах судов-рефрижераторов можно перевозить генеральные грузы, не требующие заморозки. Например, древесные пеллеты, спрос на которые в странах Азиатско-Тихоокеанского региона весьма высок, а также архангельскую целлюлозу и древесину. По данным Росстата, примерно три четверти российского экспорта составляют четыре группы наиболее востребованных сырьевых това-

Уже на первом заседании Госкомиссии было предложено сформировать Деловой совет для координации усилий по развитию бизнеса в арктической зоне

Already at its first session, the Commission has come up with a proposal to set up the Business Council, a body to coordinate business promotion efforts in the Arctic zone

Нефтегазовый сектор – важная, но не единственная «точка роста» для Севморпути
Oil and gas industry is an essential but not the only possible scenario for the Northern Sea Route



SOZVEZDYE #23

перспективы
perspectives

4

Текст: Иван Мосеев
Text: Ivan Moseev

SOZVEZDYE #23

перспективы
perspectives

Фото: Атомфлот; Газпром
Photo: Atomflot; Gazprom

5

ров: углеводороды, металлы, алмазы и древесина. Из этого перечня самым перспективным вариантом для регулярных поставок с Северо-Запада на Тихий океан может стать древесина. Но сегодня сотни контейнеров с лесом, заготовленным в Архангельской области, отправляют по железной дороге в Санкт-Петербург, откуда везут в Китай морем через Суэцкий канал. Почему бы не использовать более короткий Северный морской путь для доставки в Китай хотя бы части экспортируемой древесины? А в обратном направлении везти дальневосточную рыбу.

К сожалению, этот вариант на прошедшем заседании Делового совета при Госкомиссии вообще не обсуждали. Однако есть надежда, что в процессе повышения эффективности управления в приарктических регионах руководители органов власти и владельцы бизнеса начнут учитывать все перспективные варианты формирования логистики на Севморпути.

High hopes

Among the Commission members are federal officials; governors of northern counties; presidential plenipotentiaries; employees of the Security Council's central office; presidential administration officials; experts and researchers. Already at its first session, the Commission has come up with a proposal to set up the Business Council, a body to coordinate the business promotion efforts in the Arctic zone. Marine Board's Deputy Chairman Sergei Shishkarev, who is also President of Delo Group, was appointed its leader. The Business Council held its first session in Moscow on 18 September. The Arkhangelsk delegation to that session included local government officials; Association of Oil and Gas Suppliers SOVEZDYE; Arkhangelsk Sea Commercial Port; Arctic Consulting Service forwarding company; and officers of several more businesses. The agenda of the session was devoted to the Northern Sea Route and how it can be promoted.

In his speech, Sergei Shishkarev introduced the audience to the outcomes of a survey conducted by Public Opinion Foundation last August. The survey encompassed 814 businessmen and has found that every fifth business operating in sub-Arctic areas sees its prospects as contingent on the operation of the Northern Sea Route. The northern entrepreneurs appear to take an active interest in creating in the Arctic of a unified transport network and would like to see the Northern Sea Route open for year-round navigation. More than half of the respondents claimed they are confident that a significant progress will be achieved in Arctic development in the years to come. Yet, many think this progress can be inhibited by economic downturn, lack of financial support from the government, and high corruption level. According to Sergei Shishkarev, for the Arctic region to be able to decrease its risks, it needs to improve its investment climate – a prerequisite for the funds to start flowing to the region and for the entrepreneur/government relations to take the right track.

Transit line

Shortly before the Business Council held its first session, Vladivostok hosted the Eastern Economic Forum, where President Vladimir Putin stressed, in his welcome address, the necessity to promote the Northern Sea Route as a competitive trans-



port corridor of global significance, "including for container traffic that dominates in the world cargo turnover."

The presidential statement was reiterated by the Business Council when addressing the ways to promote the Northern Sea Route and its infrastructure. Dmitriy Sosnin, Murmansk Minister of Transport and Public Road System, assigns the role of key port hubs to Murmansk and Petropavlovsk-Kamchatsky, as the container freight line between these two locations may prove convenient for transiting freight from the Far East to North-West Russia.

For this line to work sustainably, however, Murmansk would have to build a container terminal. The majority of the Arctic-bound cargoes being transported today along the Northern Sea Route, are general. Transshipped in Arkhangelsk, more than half of them are containerized. Arkhangelsk is North Russia's only port with a container terminal. It is Arkhangelsk that has been over decades specializing in general and containerized cargo transportation along the Northern Sea Route.

One obstacle to the sustainable navigation along this transport artery is the lack of ice-class vessels. Out of the 500 ice-class ships available in the world, only 120 are reinforced to ice class A requirements. At the Business Council session, Atomflot claimed that the number of permits the NSR Administration issued in 2015 to ships that are actually not suitable for navigation in the Arctic, rose by nearly 23%. Experts are convinced that this situation is dangerous.

A partial solution to the problem might be to op-

erate along the container line between Murmansk and Petropavlovsk-Kamchatsky the nuclear light carrier Sevmorput, whose overhaul is to complete in March 2016. According to the information presented by Head of NSR Administration Alexander Olshevsky, the trial voyage of the Sevmorput will start in spring 2016 and involve ice pilotage by an atomic-powered icebreaker on the way from Murmansk. This will help shed light on whether the Sevmorput is able to achieve a commercially viable cruising speed in cold season.

There and back again

So what types of freight can be transported from the Far East to European Russia using the NSR? The most likely one is fish. Thousands of railroad refrigerator cars, serving today as the only means of transport to deliver the far eastern fish to central Russia, are decommissioned annually. Experts are alerted to the rate at which the rolling stocks are being decommissioned, claiming that the supply of fish may easily decrease dramatically within a few years. Now that Russia has introduced an embargo on the import of Norwegian farmed salmon – and given that domestic fish prices are rising across the country – the sea looks an even more attractive option to far eastern fish transporters. However, for the carriage of fish by sea to become economically feasible and as cheap as railroad, a return freight has to be in place for transportation from North-West Russia to the Far East. The refrigerator ships are known to be unsuitable for bulk or liquid cargoes, leaving Murmansk with no

opportunity to operate regular deliveries. An example was cited at the Business Council session that related to a reefer that had covered, as an experiment, all the way along the Northern Sea Route to arrive in Murmansk 27 August 2015 with three thousand tons of salmon and to go back empty.

The general cargoes that reefers can transport, however, are those that do not require freezing. Like, for instance, wood-based pellets, a product highly in demand within the Asia-Pacific region, or pulp and paper products from Arkhangelsk. According to Federal State Statistics Service, the most in-demand commodities, which together account for three thirds of the Russian exports, are four – hydrocarbons, metals, diamonds and timber. The commodity that looks most promising in terms of regular delivery from North-West Russia to the Pacific region is timber. Yet, the preferred means to transport Arkhangelsk timber is railroad, hundreds of container cars running to Saint-Petersburg to deliver it to ports for further transportation to China via the Suez Canal. Why not use a shorter path – the Northern Sea Route – for shipping to China of at least a portion of the export timber? The returning ships could well be used for the delivery of the far eastern fish.

Unfortunately, the above option remained undressed by the Commission's Business Council. Still, there is hope that public authorities together with businesses will have to look into all options that might appear promising in terms of the NSR logistics, when dealing with scenarios for the effective management of the sub-Arctic areas.

На сегодняшний день Россия обладает самым мощным в мире ледокольным флотом
As of today, Russia maintains the world's most powerful icebreaker fleet

Проблема, которая может помешать надежному судоходству по арктической магистрали – нехватка судов ледового класса. В мире сегодня всего около 500 таких кораблей
One obstacle to the sustainable navigation along the Arctic artery is the lack of ice-class vessels. Only 500 of these are available in the world today