

Освоение Северного морского пути: реалии и перспективы

Разработка нефтяных месторождений Арктического шельфа и рост товарооборота европейских государств со странами Юго-Восточной Азии приведут в ближней перспективе к более активному использованию добывающими компаниями и грузовладельцами такого транспортного коридора, как Северный морской путь (СМП). О задачах по обеспечению безопасного и эффективного судоходства в этом сложном районе, стоящих перед государственными органами, рассказал в интервью редакции заместитель министра транспорта РФ Виктор Александрович Олерский.



– Виктор Александрович, как сегодня регулируется судоходство на СМП и не появилась ли необходимость обновления правовой базы?

– Мореплавание в акватории Северного морского пути (СМП) регулируется Федеральным законом РФ от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути». В нем закреплены общие нормы. Требуется ли корректировка закона? Сейчас нет, но это не значит, что его доработки не потребуются никогда. Зачастую по мере правоприменения закона возникает необходимость его корректировки. Решения в конечном счете принимает законодатель с учетом замечаний и предложений со стороны бизнеса и всех заинтересованных сторон.

Во исполнение названного закона были подготовлены правила плавания по СМП, приняты тарифы на ледокольное сопровождение и лоцманское обеспечение. Тут, наверное, точно можно говорить, что потребуется внесение

изменений в эти нормативные акты с учетом правоприменительной практики. Сегодня порядок принятия любого нормативного акта усложнился, и вероятность принятия сырого акта значительно снизилась. Однако ошибки не исключены. Да и время может внести свои коррективы.

– Что изменилось для участников грузоперевозок по СМП после принятия новых тарифов на ледокольное сопровождение?

– Раньше сам факт нахождения судна на СМП означал автоматическую плату в ФГУП «Атомфлот» независимо от того, пользуешься ты ледоколом или нет. Сегодня оплата идет только в случае оказания фактической услуги. Она не нужна, если судно идет по открытой воде, а такие сезонные периоды (например, август–сентябрь) и участки акватории существуют. «Атомфлот» не согласен с предложенным законодателем принципом взимания платы за ледокольное сопровождение. Поэтому потребовалось значительное время на подготовку сбалансированных тарифов за ледокольную проводку. С одной стороны, нужно было установить справедливую оплату за услугу на СМП, а с другой – сбалансировать экономику «Атомфлота» с учетом его фактических затрат на содержание флота и возможной ситуации, когда в силу мягкой ледовой обстановки использование ледоколов будет минимальным. В ходе согласования с бизнесом были сформированы общие подходы, выработаны предельные тарифы на ледокольное и лоцманское обеспечение при плавании по СМП. Сейчас эти нормативные акты работают. Пока никаких негативных сигналов к нам не поступало, хотя критики есть всегда.

– Какие грузопотоки доминируют на СМП? Изменяются ли схемы грузоперевозок в ближайшее время?

– Основные грузопотоки, хотя в разных временных горизонтах их доли могут сильно отличаться, – это транзит (с запада на восток и с востока на запад) и вывоз национальной грузовой базы из районов российского шельфа, в первую очередь это шельф Карского моря, а также из порта Сабетта. Все это – в ближайшем десятилетии. Сегодня объем транзитного грузопотока и объем вывоза национальной ресурсной базы сопоставимы: порядка двух и трех миллионов тонн соответственно. В будущем соотношения должны существенно измениться в пользу перевозок из акватории СМП.

По планам, которые озвучивает Минэнерго, по тем шагам, которые делает бизнес (прежде всего, вертикально интегрированные нефтяные и газовые компании), через 15–20 лет ожидается приращение по транзиту до 10 млн т, а по вывозу национальной ресурсной базы – до 60–80 млн т в зависимости от результатов бурения. Понятно, что с появлением новых месторождений цифры могут измениться.

Есть еще третий грузопоток по СМП, который будет осуществляться, пока на Севере живут люди. Это так называемый северный завоз. Объем северного завоза постоянный, но относительно небольшой, и его доля по мере роста объемов морской перевозки по первым двум схемам будет уменьшаться.

– Транзитный грузопоток растет?

– Пока о росте транзита говорить не приходится: в прошедшем году его объем остался практически на том же уровне, что был в 2012 г. Но надо всегда представлять причины. Объем транзита неразрывно связан с конъюнктурой,

с предложением на рынке судов соответствующего ледового класса. Например, балкеры, пригодные для плавания в Арктике, можно сегодня пересчитать по пальцам. Но раньше не было и необходимости в таких судах, не было такого запроса рынка. Постепенно изменилось географическое положение конечных покупателей, и маршруты грузоперевозок стали смещаться в сторону Юго-Восточной Азии, Китая. Сразу проявилась выгода СМП при отправка товаров, например, из Норвегии, Мурманска: это намного короче.

Единственное, во что не верю, – в возможность линейного судоходства, которое предполагает доставку грузов в строго фиксированные сроки. В силу климатических условий и, как следствие, сложной ледовой обстановки СМП таит в себе много неожиданностей. Наверное, в недалеком будущем можно будет говорить о смешанных схемах транспортировки. Например, доставлять грузы по СМП на судах ледового класса, а по выходу из СМП осуществлять перевалку на суда без ледовых подкреплений. Тем самым будет оптимизирована стоимость доставки, так как производство и эксплуатация судов ледового класса – удовольствие не из дешевых. Но об этом можно говорить только в случае заключения длительных контрактов. Иначе никто не будет строить судно ледового класса. Надо понимать, что балкеры ледового класса неконкурентоспособны при работе в других регионах: такие суда, обладая большей массой, расходуют больше бункера, что делает их нишевыми судами.

– Есть ли планы по строительству новых арктических портов и развитию существующей портовой инфраструктуры СМП?

– Я категорически против искусственного ажиотажа по поводу строительства в районе СМП новых портов. Если такая необходимость у бизнеса возникнет, он подскажет. Возможно появление новых объектов, но в моем понимании это не порты, а базы обеспечения шельфовых проектов. Предварительная геологоразведка показывает, что ресурсы имеются на протяжении всего СМП.

Например, в Обской губе в стадии проектирования находится терминал для обслуживания новопортового месторождения компании «Газпромнефть». Ввод в эксплуатацию – 2015 г.

Проектная мощность при рейдовой погрузке – нефти на круглогодичном базисе. Есть планы по строительству терминала для отгрузки нефти в Енисейском заливе.

Реализация подобных проектов влечет за собой мероприятия по профилактике и ликвидации возможных аварийных разливов нефти, организации аварийно-спасательных пунктов и т. д. И мы обязательно будем эти мероприятия осуществлять. Но никак не наоборот – создавать громоздкую дорогостоящую инфраструктуру непонятно для кого и зачем.

Если говорить о реализуемых проектах строительства коммерческих портов, то в первую очередь это, конечно, Сабетта. Задачу никто не снимал: в 2017 г. порт должен заработать на полную мощность. Сооружение портовых объектов идет по плану. Два сезона под флагом Росморречфлота и Росморпорта отработали успешно. Инвесторы ведут строительство транспортных и производственных объектов в круглогодичном режиме, завозят оборудование с использованием ледоколов.

Есть определенный дефицит бюджета проекта. Дефицит возник, так как потребовалось строить дополнительное ледозащитное сооружение – не только с южной, но и с северной части порта. Неожиданно. А это очень дорогое удовольствие. В результате оптимизации стоимости строительства части объектов дефицит удалось сократить, но все-таки он остается. Это никак не влияет на планы нынешнего года – дополнительные источники финансирования надо найти к 2016 г. Время еще есть. Думаю, все должно быть в порядке. Все понимают важность этого проекта.

– Как будут развиваться старые порты СМП: Диксон, Анадырь?

– Последние годы мы посвятили укреплению морских администраций этих старых портов СМП. Много внимания уделялось созданию пунктов передового базирования для несения аварийно-спасательной готовности в бассейне, а также морских спасательных координационных центров. В силу большей интенсивности судоходства на акватории СМП у нас сегодня полностью укомплектованы пять центров. Еще два работают в Мурманске и Архангельске. На складах в этих центрах размещено спасательное оборудование. По потребности.

Мы не говорим о каких-то базисных капиталовложениях для обеспечения аварийно-спасательной готовности. Нужно учитывать специфику Арктики: большую часть года это районы, покрытые льдом. Поэтому наиболее эффективно для обеспечения аварийно-спасательной готовности использование ледоколов, которые находятся на СМП. Основная задача сводится к обеспечению их необходимыми спасательными комплексами, комплектованию спасательными подразделениями, оборудованием и расходными материалами. Тем не менее какой-то запас снабжения на берегу держать целесообразно и в случае необходимости пополнять.

– Когда вы говорили о возможности использования в будущем смешанных схем транспортировки грузов, то упомянули только о проблемах с финансированием строительства судов ледового класса. Но известно, что трудности возникают и с обновлением парка судов, предназначенных для эксплуатации на внутренних водных путях, в частности для осуществления северного завоза. Какие шаги предпринимаются в этом направлении?

– В последние годы для обновления флота кое-что сделано не только Министерством транспорта, но и Министерством промышленности, которое таким образом обеспечивает заказами судостроительные заводы. Действует Федеральный закон № 305 «О поддержке судостроения и судоходства», постановление правительства, предусматривающее компенсацию части кредитной ставки при заключении договоров на строительство судов на российских верфях, в том числе судов, строящихся и эксплуатирующихся по лизинговым схемам. Недавно вступила в действие его новая редакция, распространившая действие льгот на договоры, заключенные в 2013–2014 гг. Можно говорить о том, что государственная поддержка недостаточна. Но в этом случае я бы дифференцировал объемы госкомпенсаций в зависимости от типа флота. Одно дело – нефтеналивной танкер, другое – пассажирский лайнер, который эксплуатируется короткий сезон, и выручка от него недостаточна, чтобы покрыть затраты на его строительство и эксплуатацию.

Так называемый утилизационный грант направлен на то, чтобы мотиви-

Государственная политика

ровать судовладельцев на замену старого флота новым, причем не на продажу на вторичном рынке, а на утилизацию отслуживших свой срок судов. В первую очередь мы говорим о реке, на море рынок шире, там свои законы.

В силу того что на внутренних водных путях действуют не международные, а национальные требования, то есть не самые жесткие, и при должном уходе судно может эксплуатироваться очень долго, мы должны создать механизм мотивации судовладельцев на утилизацию судна. Когда стоимость судна в металлоломе во много раз меньше его цены на рынке, понятно, какое принимается решение. Только крупные судовладельцы могут позволить себе строить новое судно, временно прекратить эксплуатацию старого, чтобы не создавать лишней конкуренции. Но крупных судовладельцев немного, остальные – десятки и сотни – средние и мелкие.

У нас есть все расчеты по размеру утилизационного гранта, сейчас мы находимся в стадии обсуждения деталей с бизнесом, Министерством промышленности, чтобы оформить все это в законченный документ.

К количеству льгот надо подходить разумно, так как большое их число возвращает. Кто-то усомнится в их необходимости. Принимать решения на этот счет – прерогатива государства.



С Генеральным секретарем Международной морской организации (ИМО) Кодзи Секимицу (в центре) и Постоянным представителем России при ИМО Ю. С. Меленасом во время перехода по Северному морскому пути

– Виктор Александрович, в заключение вопрос может быть не совсем по теме интервью, но очень важный для России как морской державы. Какие условия необходимы для перехода отечественных судов под российский флаг?

– Плавание судов российским флагом означает поступление валютной выручки в Россию, а не в какую-

нибудь другую страну. Российский флаг подразумевает регистрацию и физическое нахождение судовладельца в России. Но нельзя кричать о необходимости вывоза значительной части грузовой базы под национальным флагом и ничего не делать для стимулирования и мотивации перехода судов под российский флаг. Чтобы компании-судовладельцы пошли на это, для них должны быть созданы какие-то бенефиты: налоговые льготы, выгодные условия ведения бизнеса, комфортность проживания именно на российской территории. Речь идет о создании в целом благоприятной среды, развитию судоходного бизнеса в его береговой части. Есть несколько шиппинговых центров – в Лондоне, Копенгагене, Гамбурге. Там много компаний, которые управляют судами под разными флагами, национальными и не только. И там созданы комфортные условия, комфортная среда для морского бизнеса и тех людей, кто им занимается.

Поэтому ФЗ № 305 – не просто закон о льготах, он направлен в конечном счете на создание сильного национального судоходного сообщества. Но это вопрос не одного года и даже не пяти лет.

В международном российском реестре средний возраст судов за два года после принятия ФЗ № 305 снизился с 24 до 18 лет. Значит, мы движемся в правильном направлении. ■

