

УДК 339.9:658.7

А.Л. Вороненко,

*ст. научный сотрудник Центра изучения ШОС и АТР
Хабаровского государственного университета экономики и права*

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ
СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ
ЕВРОАЗИАТСКИХ ТОРГОВЫХ СВЯЗЕЙ

В статье рассмотрены перспективы развития трасс Северного морского пути и необходимость организации трехстороннего сотрудничества между Китаем, Казахстаном и Россией, направленного на создание соответствующей инфраструктуры и поддержание водного пути в судоходном состоянии.

Ключевые слова: *Северный морской путь, российско-китайское сотрудничество, транспортная логистика.*

The prospects for development of lines of the Northern Sea Route and the necessity of trilateral cooperation between China, Kazakhstan and Russia, aimed at creation of appropriate infrastructure and maintaining the waterways in a navigable condition are examined in the article.

Keywords: *Northern Sea Route, Russian-Chinese cooperation, transportation logistics.*

Трассы Северного морского пути (далее – СМП) постепенно привлекают к себе всё больше внимания со стороны судоходных компаний во всём мире. Одним из дополнительных факторов в пользу использования СМП является возможность выхода посредством внутрироссийских водных путей на государства Центрально-Азиатского региона.

Большинство людей может отметить, что есть более короткие и экономически эффективные маршруты. Однако данный путь незаменим при перевозке тяжёлых, крупногабаритных промышленных грузов, которые перевезти любым другим видом транспорта, кроме водного, невозможно из-за ограничений, связанных с пропускной способностью железных и автомобильных дорог, мостов, туннелей.

Так, в 2016 г. было осуществлено не-

сколько успешных проводок судов с промышленным оборудованием для нефтехимической промышленности из Европы и Азии по СМП и далее рекам Обь и Иртыш до границы с Казахстаном. В период с июля по сентябрь 2016 г. корейские компании «SLK-Kukbo» и «Pan Ocean» осуществили перевозку нефтехимических реакторов в г. Павлодар (Казахстан) по указанному маршруту. Установки были погружены на зафрахтованное в Нидерландах судно усиленного ледового класса «Нарру Dover» в порту Ульсан (Республика Корея) 18 июля 2016 г., Северным морским путём доставлены в порт Сабетта (Российская Федерация) 15 августа 2016 г., где были перегружены на речные баржи и далее, по рекам Обь и Иртыш, компанией «Иртышское пароходство» доставлены в г. Павлодар (Казахстан)

3 октября 2016 года. Груз преодолел более 14 тыс. километров за 2,5 месяца [1].

Аналогичным путём в г. Омск были доставлены агрегаты для нефтеперерабатывающего завода из Санкт-Петербурга и Волгограда. 9 июля 2016 г. с предприятия «Волгограднефтемаш» были отгружены коксовые камеры, теплообменники, реакторы и сепараторы, которые по Волге, Рыбинскому водохранилищу, Онежскому и Ладожскому озёрам достигли Санкт-Петербурга, где соединились со второй частью груза (ректификационные, атмосферные и абсорбционная колонны), изготовленной в Петербурге. Объединённый груз общим весом более 6 тыс. тонн вышел из Санкт-Петербурга 23 августа 2016 г. на российских специализированных морских судах ледового класса по маршруту Финский залив – Балтийское – Северное – Норвежское моря и трассам СМП достиг Обской губы, где в районе посёлка Новый Порт был перегружен на шесть речных барж. Далее по акватории рек Обь и Иртыш 19 октября 2016 г. доставлен в г. Омск. В общей сложности промышленное оборудование весом более 6 тыс. тонн преодолело 9 тыс. километров за 56 дней. Одновременно из Шанхая (КНР) аналогичным маршрутом были доставлены изготовленные корпорацией «Sinopac» реактор и ректификационные колонны для нефтепереработки [2].

Для приёмки грузов как в Омске, так и в Павлодаре специально возводились причальные перегрузочные комплексы, которые планируется использовать в дальнейшем для подобных логистических

операций. При этом стоит отметить, что указанный маршрут для российской стороны не является чем-то новым. Так, 32 года назад, в 1984 г., для Омского завода аналогичным образом уже доставляли из Волгограда коксовые камеры для установки замедленного коксования. Для корейской стороны этот опыт был первым, и участники операции достаточно высоко оценили перспективы и возможности данного водного пути. В частности, управляющий директор логистической компании «SLK KUKBO» Субот Чой отметил, что использование СМП в качестве нового международного торгового маршрута позволяет расширить границы сотрудничества. В свою очередь, представитель Министерства морских дел и рыболовства Республики Кореи подчеркнул, что данный проект знаменателен тем, что тестируются различные варианты использования СМП, и в дальнейшем корейская сторона намерена искать способы доставки грузов по данному маршруту [3].

Конечно, осуществлённые логистические операции нельзя назвать легкой прогулкой. С наибольшими сложностями из-за отсутствия необходимых портовых мощностей в Обской губе операторы проектов столкнулись при перегрузке оборудования с морских судов на речные баржи. В частности, груз пришлось перегружать на плаву на рейде. Состояние данной внутренней артерии на данный момент не позволяет осуществлять судоходство крупнотоннажных судов «рекаморе» по всему маршруту. Однако после определённых затрат, модернизации ин-

фраструктуры и строительства новых гидротехнических сооружений данный водный путь займет нишу в перевозках между Европой и Азией, с одной стороны, и Центрально-Азиатским регионом – с другой, а непосредственно водная артерия Обь – Иртыш создаст транспортный коридор Север – Юг и соединит СМП и Шёлковый путь в единую мультимодальную транспортную систему. В настоящее время Правительство РФ уже ведёт работу по модернизации указанного внутреннего водного пути, в том числе в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы РФ до 2020 года», также принята Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ до 2030 года. В соответствии с указанными программными документами реализуется комплекс мер по переоборудованию речного флота, в том числе обслуживающего, строительство Красногорского водоподъёмного гидроузла, расширение портовых мощностей в портах Салехард, Ханты-Мансийск и Омск, развитие сетей технологической связи, системы управления движения судов и информационного обеспечения судоходства, к 2020 г. будет завершено составление электронных навигационных карт по всему маршруту и т.д. Указанные мероприятия позволят к 2030 г. увеличить объём перевозок в Обь-Иртышском бассейне в 2,4 раза, обеспечить глубины до 5 м по всему маршруту, что позволит проводить отдельные суда класса «река-море», а также существенно повысить безопасность плавания. Кроме того, с 2018 г. финансирование содержа-

ния внутренних водных путей будет полностью осуществляться за счёт федерального бюджета, что существенно повысит надёжность обеспечения навигации по заявленным характеристикам [4].

Отдельно стоит отметить мероприятия по модернизации и строительству новых портовых мощностей в Обской губе. Так, осенью 2017 г. планируется закончить строительство порта Сабетта. ОАО «Газпром Нефть» разрабатывает планы по строительству порта в районе посёлка Новый Порт. В результате существенно упростится перевалка грузов в Обской губе, в том числе сократятся сроки и затраты на перегрузку с морских судов на речные и наоборот, в случае её необходимости. При этом, как указано выше, недостатки процесса перегрузки в Обской губе являются одним из основных факторов, сдерживающим развитие коммерческого судоходства «река-море» по данному маршруту [5].

В настоящее время Обь-Иртышский бассейн представляет собой артерию, общая протяжённость судоходных водных путей которой составляет 14 627 км. Непосредственно интересующий нас водный путь от истока Иртыша в Китае до устья Оби в Карском море составляет 5 410 км и является судоходным на всём протяжении маршрута до границы с КНР. При этом Обская часть маршрута (около 1200 км) естественным образом обеспечивает глубины, достаточные для судоходства «река-море». Управление указанным маршрутом на российской территории осуществляет ФГБУ «Администрация

Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей» (подконтрольная Федеральному агентству морского и речного транспорта). На данном этапе навигацию в бассейне обеспечивают более 1500 человек и 192 специализированных судна. Ежегодно перевозится около 6 млн тонн грузов и 1 млн человек. Маршрут оборудован контрольно-корректирующими станциями для точного определения положения судна [6].

Учитывая, что значительная часть маршрута (1700 км, часть реки Иртыш) проходит по территории Казахстана, то его роль в обеспечении судоходности маршрута является немаловажной. В частности, на казахстанском течении Иртыша расположены три крупных водохранилища (Бухтарминское, Усть-Каменогорское и Шульбинское) и озеро Зайсан, которые могут эффективно использоваться для регулирования водности реки и, как следствие, её судоходности. Российско-казахстанское сотрудничество в области обеспечения судоходства в Обско-Иртышском бассейне регулируется Межправительственным соглашением о совместном использовании и охране трансграничных водных объектов (от 7 сентября 2010 г.) и Российско-казахстанской комиссией по совместному использованию и охране трансграничных водных объектов, в том числе подкомиссией по реке Иртыш в её составе. Кроме того, в 1993 г. между Россией и Казахстаном было подписано Положение о создании единой информационной базы по изучению водных ресурсов и гидрометеорологическим данным, а в июне 2001 г. – Соглашение об организации и условиях перевозок грузов и пассажиров казахстанскими и российскими судами в бассейне реки Иртыш. Помимо этого, с 2000 г. реализуется совместный проект Трансграничное управление водными ресурсами бассейна реки Иртыш, в рамках которого ведутся строительство второй очереди Шульбинского водохранилища, реконструкция ирригационных систем бассейна озера Зайсан и создание Красногорского водоподъёмного узла [7].

Следует также отметить, что исток реки Иртыш под названием Чёрный Иртыш расположен на территории КНР. И хотя у него нет практического судоходного значения, китайская сторона имеет возможность регулировать его сток и соответственно влиять на судоходность маршрута в Казахстане и РФ. На этом фоне важно заключение трёхстороннего договора об использовании вод Иртыша, на что Китай пока не идёт. Существующие двусторонние соглашения о рациональном использовании и охране трансграничных рек, заключённые Пекином с Астаной и Москвой в 2001 и в 2008 гг. соответственно, не отвечают интересам организации коммерческого судоходства на завершающем этапе маршрута и не останавливают КНР от забора чрезмерного объёма воды из реки Чёрный Иртыш в одностороннем порядке, что оказывает негативное влияние на судоходность водного пути на территории Казахстана и приграничных районов РФ (до города Омска) [8].

Таким образом, водный путь СМП – река Обь – река Иртыш имеет большой потенциал в области организации перевозок из Европы, Восточной и Юго-Восточной Азии в страны ЦАР, в особенности тех грузов, которые не возможно или экономически не эффективно перевезти железнодорожным и автомобильным транспортом. Кроме того, данный маршрут представляет удобный альтернативный путь для доставки углеводородных ресурсов из арктического региона в КНР, страны Центрально-Азиатского региона и Индию. На этом фоне реки Обь и Иртыш могут стать связующим звеном между СМП и Шёлковым путём и объединить указанные транспортные коридоры в единую транспортную систему.

Однако для реализации данной инициативы необходимо организовать трёхстороннее сотрудничество между Китаем, Казахстаном и Россией, направленное на создание соответствующей инфраструктуры и поддержание водного пути в судоходном состоянии. Помимо строительства перегрузочных портовых мощностей в Обской губе, которое уже успешно реализуется РФ, необходимо также создание на реке Иртыш непрерывного каскада подпертых бьефов (водохранилищ), что обеспечит глубины по всему маршруту в период навигации не менее 5 м. При этом за основу реконструкции можно взять разработанную Ленинградским отделением Гидроэнергопроекта в 1950-е гг. схему комплексного использования реки Иртыш, скорректированную с учётом современных реалий. Для реализации указан-

ных планов следует заключить трёхстороннее соглашение, основанное на следующих основных идеях:

1. Страны-участницы обязуются обеспечивать транзитную глубину по Иртышско-Обской магистрали, предположительно 5 м, для чего необходимо строительство дополнительных гидротехнических сооружений, при этом обязательно должно быть оговорено техническое и финансовое сотрудничество стран-участниц.

2. Стороны обязуются передавать через пограничные створы воду рек Чёрный Иртыш, Иртыш, Ишим, Тобол в определённом количестве, в определённое время и определённого качества.

3. Судовладельцы сторон получают преимущественное право пользования Иртышско-Обской глубоководной магистралью и всеми связанными с нею внутренними водными путями стран-участниц при условии соблюдения всех правил плавания по ним [9].

Данные мероприятия позволят создать непрерывный глубоководный путь от Китая до Северного Ледовитого океана и обеспечить возможность прямых бесперегрузочных водных перевозок между Китаем, Казахстаном, Восточной Азией и Северной Европой.

Список использованных источников

- 1 A. Staalesen; The Arctic shipping operation makes it into the history books; The Independent Barents Observer; 25.07.2016; <https://thebarentsobserver.com/ru/node/976/>

2 V. Chernov; Unusual logistics; 08.09.2016; en.portnews.ru/comments/2194/; Infotech Baltika successfully completed unique delivery of equipment of Gazpromneft-Omsk Refinery; 26.10.2016; en.portnews.ru/news/228584

3 Из-за моря-океан
// www.m.kazpravda.kz/news/view/96350/;
Хождение за семь морей
// https://kmgrm.kz/press_center/publications/?ELEMENT_ID=32903/; Южная Корея тестирует варианты использования Северного морского пути // https://eadaily.com/ru/news/2016/07/18/yuzhnaya-koreya-testiruet-varianty-ispolzovaniya-severnogo-morskogo-puti/

4 Развитие транспортной системы России (2010–2020)»: утв. Постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 г. № 848; base.garant.ru/1587083/1/; Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ до 2030 года : утв. Распоряжением Правительства РФ от 29.02.2016г. № 327-р; m.government.ru/docs/22004; Тукиш Ю. Главное – определить приоритеты / Ю. Тукиш // Обь-Иртышский водник 2016. № 6. С. 1–2; Администрация «Обь-Иртышводпуть». г. Омск 2016; oirw.nichost.ru/vodnik/oi_vodnik.htm/

5 Construction of Seaport Facilities Near the Town of Sabetta; en.skmost.ru/objects/gidro/sabetta; Проект «Новый Порт» // www.gazpromneft.ru/company/business/exploration-and-production/new-projects/nes-port/;

6 ФГБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» // oirw.nichost.ru/

7 Межправительственные соглашения в области охраны и использования транс-

граничных водных объектов
// voda.mnr.gov.ru/regulatory/list.php?part=8;

С. Костарев. Трансграничное управление водными ресурсами бассейна реки Иртыш // docplayer.ru/28220233-Transgranichnoe-upravlenie-vodnymi-resursami-basseyna-reki-irtysh.html/

8 Мурташина К. Международно-правовые аспекты сотрудничества России, Казахстана и КНР по использованию вод Иртыша // Российский юридический журнал № 13; w.pc-forums.ru/o1001.html

9 Л. Козлов Л. Иртышско-Обская глубоководная магистраль от Китая до Северного морского пути в составе транспортно-энергетической водной системы Евразии / Л. Козлов, А. Беляков // Евразийская экономическая интеграция. 2009. №3 (4). С. 132–143.