

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ И СОТРУДНИЧЕСТВО КНР И РФ (ОЦЕНКИ КИТАЙСКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ)

Уянаев С.В., Сазонов С.Л.

Аннотация. Китайские морские компании проявляют более значительный интерес к Северному морскому пути, чем к Северо-Западному проходу, пролегающему в канадских и американских водах. Для создания конкурентоспособного морского северного маршрута необходима ускоренная и существенная модернизация транспортной морской инфраструктуры российского Севера.

Ключевые слова: Северный морской путь, КНР, Россия, морская инфраструктура, Полярный Шелковый путь.

S. Uyanaev, S. Sazonov

Abstract. Chinese maritime companies take more interest in the Northern Sea Route than in the Northwest Passage, which runs through Canadian and American waters. To create a competitive maritime northern route, an accelerated and significant modernization of the transport maritime infrastructure of the Russian North is necessary.

Keywords: Northern Sea Route, China, Russia, maritime infrastructure, Polar Silk Road.

На фоне актуализации различных вопросов российско-китайского партнерства все большее внимание привлекают перспективы сотрудничества двух стран в освоении Северного морского пути (СМП). Начиная с 2017 года, в совместных документах стороны декларируют намерение «на основе взаимной выгоды укреплять взаимодействие» на данном направлении, которое часто называют «Полярным Шелко-

вым путем» (ПШП). Перспективы этого и других проектов СМП обсуждаются на национальных и международных площадках, включая Ассамблею Полярного круга в Рейкьявике, они остаются актуальными на мероприятиях в рамках текущего председательства России в Арктическом совете, очередное из которых (VII Международная конференция «Арктика: устойчивое развитие») 2—5 марта 2022 г. пройдет в Москве.

Согласно имеющимся расчетам, транспортировка из портов восточного побережья КНР в порты Европы с использованием СМП позволяет судам сократить расстояние на 40 %, а потребление топлива на 20 % по сравнению с традиционными маршрутами. Кроме того, СМП освобождает перевозчиков от платы за транзит; от ограничений по тоннажу, осадке, размерам и от других лимитов, существующих для контейнеровозов при движении через Суэцкий и Панамский каналы. Этому маршруту не грозят риски беспрецедентного хаоса, наподобие случая судна, застрявшего и парализовавшего на несколько дней Суэцкий канал. Акватория СМП характеризуется отсутствием военно-политических конфликтов и морского пиратства.

Китайские морские компании проявляют *большой* интерес к СМП, нежели к другому арктическому пути — Северо-Западному проходу (СЗП), пролегающему в канадских и американских водах. Причина в том, что для СЗП, имеющего ту же протяженность, что и СМП, характерна более тяжелая ледовая обстановка. Кроме того, по размеру ледокольного флота Канада уступает России в 14 раз, и поэтому Северо-Западный путь в обозримом будущем не станет конкурентом российскому СМП. При этом применительно к такому грузу, как сжиженный природный газ, маршрут по СМП в Китай и страны АТР рассматривается как «премиальный»: как посчитали китайские аналитики, доставка СПГ с Ямала в КНР, в сравнении с транспортировкой через Суэцкий канал, осуществляется по этому пути в два раза быстрее (за 16 дней) и (при круглогодичной загрузке) дешевле на 30 долларов за тонну.

В рамках инициативы ПШП в 2019 г. китайская компания China Poly Group Corp. выразила желание инвестировать 300 млн долларов в развитие мощностей российского порта Мурманск, который может стать базой для приема и обслуживания китайских судов при транзитных перевозках грузов в страны Европы. Интерес к проводке караванов грузовых судов через СМП проявляют порты Тяньцзинь, Шанхай, Нинбо-Чжоушань и, в особенности, порты Северо-Восточного Китая (Далянь, Дандун, Инькоу, Цзиньчжоу). Но одновременно ки-

тайская сторона отмечает и другое обстоятельство — «значительные трудности», возникающие при проходе по СМП, связанные с недостаточностью количества современных судов арктического флота (как специализированных крупных контейнеровозов и балкерных судов, так и мощных атомных ледоколов), неразвитостью российской береговой инфраструктуры и низким качеством логистики северных портов РФ.

Оценивая перспективы развития северных морских маршрутов и связанного с этим российско-китайского сотрудничества, эксперты КНР обращают внимание на следующие общие моменты.

С одной стороны, констатируется перспективность СМП, в частности, связанная с широко прогнозируемым в последние годы климатическим потеплением и ускорением таяния арктических льдов. Китайские специалисты полагают, что при расширении за счет потепления окна навигации (нынешний лучший период — с июля по сентябрь) Китай примерно через 10 лет мог бы переключить на СМП заметную часть китайского морского евразийского транзита. Согласно общим расчетам Института полярных исследований КНР, стоимостной объем внешнеторговых грузов, перевозимых Китаем по полностью введенному в эксплуатацию СМП, мог бы составить до 350—400 млрд долл. ежегодно, причем экономия на транспортных расходах и сборах (в сравнении с традиционным маршрутом в Европу через Суэц) измерялась бы суммами заметно выше 100 млрд долл.

С другой стороны, китайские специалисты отмечают, что даже если тенденция таяния ледяного покрова сохранится и доступное судоходное окно будет расширено, то масштабные перевозки по СМП из-за остающихся ограничений явятся делом будущего. К уже перечисленным выше трудностям специалисты КНР добавляют сложную ледовую обстановку, которая делает сроки доставки непрогнозируемыми, при том, что для большинства грузов в контейнерах низкие температуры неприемлемы. В периоды образования толстого пакового льда требуются ледокольное сопровождение, лоцманская проводка, высококвалифицированный экипаж с языковой подготовкой, особое оборудование для арктических условий. Все это повышает стоимость арктического фрахта, а соответственно — и перевозимой продукции.

К тому же, полагают специалисты КНР, пока неясны многие вопросы страхования — например, будет ли оно полностью покрывать крупные аварии, поскольку ущерб от разлива нефти, столкновения с айсбергом или высадки экипажа с поврежденного корабля может ис-

числяться сотнями миллионов долларов. При оценке арктических рисков международные страховщики заявляют, что у них все еще слишком мало знаний о регионе. Согласно данным Международного союза морского страхования, в последние несколько лет страховые компании платили за повреждение судов больше, чем собирали в виде страховых премий. В итоге страховщики зачастую отказываются работать в Арктике, а грузовладельцы предпочитают более длинный и дорогой, но более безопасный маршрут через Суэцкий канал.

Иными словами, точка зрения (она бытует и в РФ) о том, что «потепление» делает «Полярный Шелковый путь» автоматической альтернативой путям через Суэцкий и Панамский каналы, ставится под серьезное сомнение.

Очевидно, что для создания действительно конкурентоспособного морского северного маршрута необходима ускоренная и существенная модернизация транспортной морской инфраструктуры российского Севера. Именно так проблему видят, в частности, специалисты Океанического университета в г. Циндао, которые обоснованно полагают, что для такой модернизации России требуется серьезный объем инвестиций, в том числе зарубежных. На фоне долгосрочного ухудшения отношений между РФ и США/ЕС их реальным источником, согласно экспертам КНР, становится Китай, способный ныне предоставить не только финансовые средства, но и инновационные разработки, особенно в строительстве высокотехнологичных контейнеровозов и балкерных судов. Общий тоннаж построенных в Китае в 2021 г. судов составляет почти половину от общемирового, причем объем последующих выполняемых заказов еще выше (53,8 % мирового рынка).

В этой связи представляется, что сотрудничество по проекту «Полярного Шелкового пути», встроенное в декларированное двумя странами сопряжение китайской инициативы «Пояса и пути» и российских евразийских проектов, способно дать толчок становлению российского арктического судостроения, развитию береговой и портовой инфраструктуры, увеличению объемов евразийского транзита и экспорта энергетических ресурсов в КНР и страны АТР. В целом это позволило бы России ускорить экономическое развитие своих восточных регионов, увеличить доходы федерального бюджета. Для такого сотрудничества сегодня есть неплохой задел — уже отмеченное выше совместное освоение СМП в рамках транспортировки углеводородов с месторождений российского арктического севера (проекты «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2) в КНР, страны АТР и Европы. Здесь

уже есть определенные успехи, опирающиеся, в том числе, на возможности таких крупных компаний, как ПАО «НОВАТЭК» и «Роснефть», нефтегазовая корпорация China National Petroleum Corporation и компания PetroChina, а также на финансовую поддержку крупных государственных банков, китайского Фонда Шелкового пути и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций.