

Международный онлайн-семинар «Трансграничное межрегиональное сотрудничество, как драйвер развития Восточной арктической зоны Российской Федерации»



18 октября 2021, Хабаровск

*Эволюция портов
восточной Арктики и их
прибрежных регионов
в условиях развития
Северного морского пути*

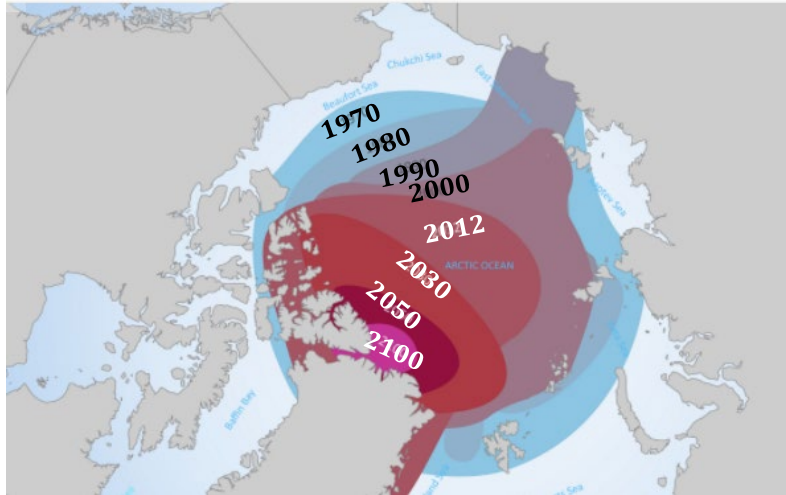
Институт экономических
исследований ДВО РАН,
г. Хабаровск



ЗАОСТРОВСКИХ
Елена Анатольевна
кан. экон. наук

История вопроса

Динамика таяния арктических льдов к 2100 г.



К 2100 г. арктический лёд сохранится
только у берегов Канады и Гренландии.

Источник: The Arctic Institute

Некоторые выводы учёных относительно экономической целесообразности перевозки грузов по Северного морского пути (СМП):

- ✓ Сокращение расстояния на 40% при использовании СМП не означает соответствующего снижения операционных издержек. Сдерживающий фактор - ледокольное сопровождение

[Liu, M., & Kronbak, J. (2010). The Potential Economic Viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an Alternative Route between Asia and Europe. Journal of Transport Geography 18, 434-444.]

- ✓ Сокращение расстояния не приводит к существенному снижению затрат на топливо, поскольку в условиях низких температур и необходимости постоянного маневрирования во льдах расход топлива увеличивается

[Faury, O., & Cariou, P. (2016). The Northern Sea Route Competitiveness for Oil Tankers. Transportation Research Part A: Policy and Practice 94, 461-469.]

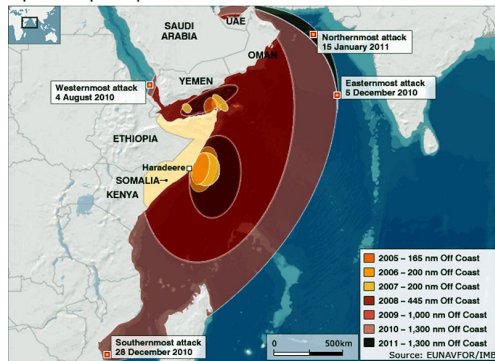
- ✓ Использование СМП в текущих условиях экономически целесообразно только для перевозки наливных и навалочных грузов, а не контейнерных

[Schoyen, H., & Brathen, S. (2011). The Northern Sea Route versus the Suez Canal: Cases from Bulk Shipping. Journal of Transport Geography 19, 977-983.]

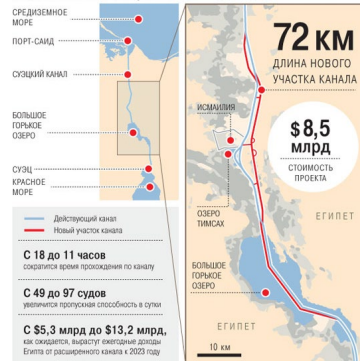
История вопроса

Основные события, показывающие, что в Египте готовятся к жёсткой конкуренции с СМП:

- ✓ 2012 г. ликвидация сомалийских пиратов
 - сокращение финансовых трат на охрану морских судов.
- ✓ 2015 г. строительство второго русла Суэцкого канала
 - увеличение скорости прохождения судов (с 20 до 13 часов).



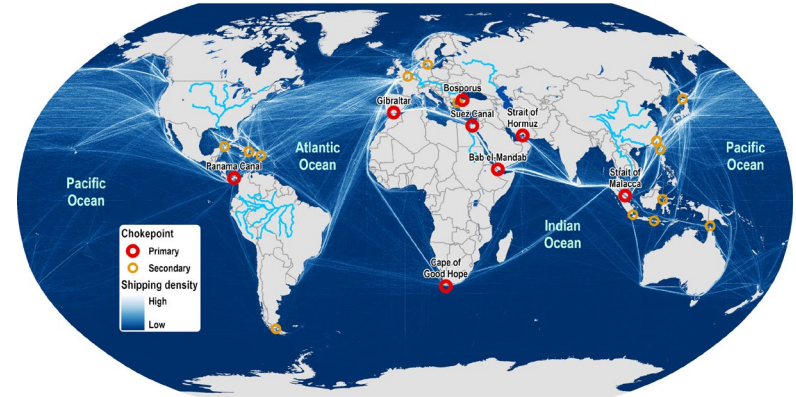
Зона действия пиратов
в Аденском заливе



Проект второго русла
Суэцкого канала

Предпосылки формирования альтернативных транспортных маршрутов:

- ✓ Увеличение диспропорций в торговых потоках и рост тарифов на магистральных направлениях;
- ✓ Перераспределение издержек и выгод между судоходными компаниями и портами из-за увеличения размеров судов и формирования мега-альянсов;
- ✓ Усиление межпортовой конкуренции.



Географическое пространство морских перевозок

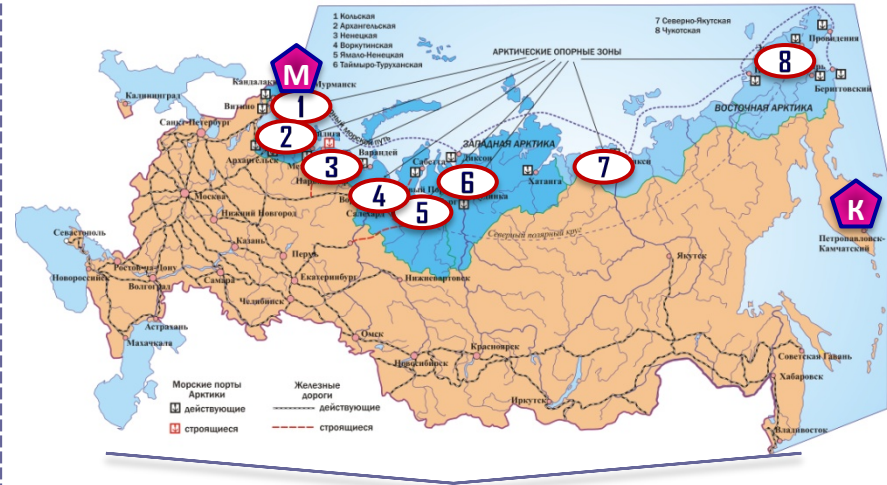
История вопроса

Основные государственные программы по развитию Арктики:

1. Стратегия развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.;
2. Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ:

- Развитие приоритетных отраслей экономики в Арктической зоне Российской Федерации;
- Развитие вспомогательной арктической инфраструктуры;
- Развитие местной арктической инфраструктуры жизнеобеспечения.

Опорные зоны и арктические ХАБы Северного морского пути



Предполагается, что развитие производственных объектов в АЗ РФ обеспечит загрузку транспорта, снимет инфраструктурные ограничения и привлечёт дополнительные транзитные грузы. В результате создадутся благоприятные условия для перевозки грузов

Содержание

Часть 1

Северный морской путь и мировые тенденции развития транспорта

Часть 2

Арктические регионы восточной Арктики и морские порты в новых экономических условиях

Часть 3

Оценки перспектив развития портов восточной Арктики и прибрежных регионов в условиях развития Северного морского пути

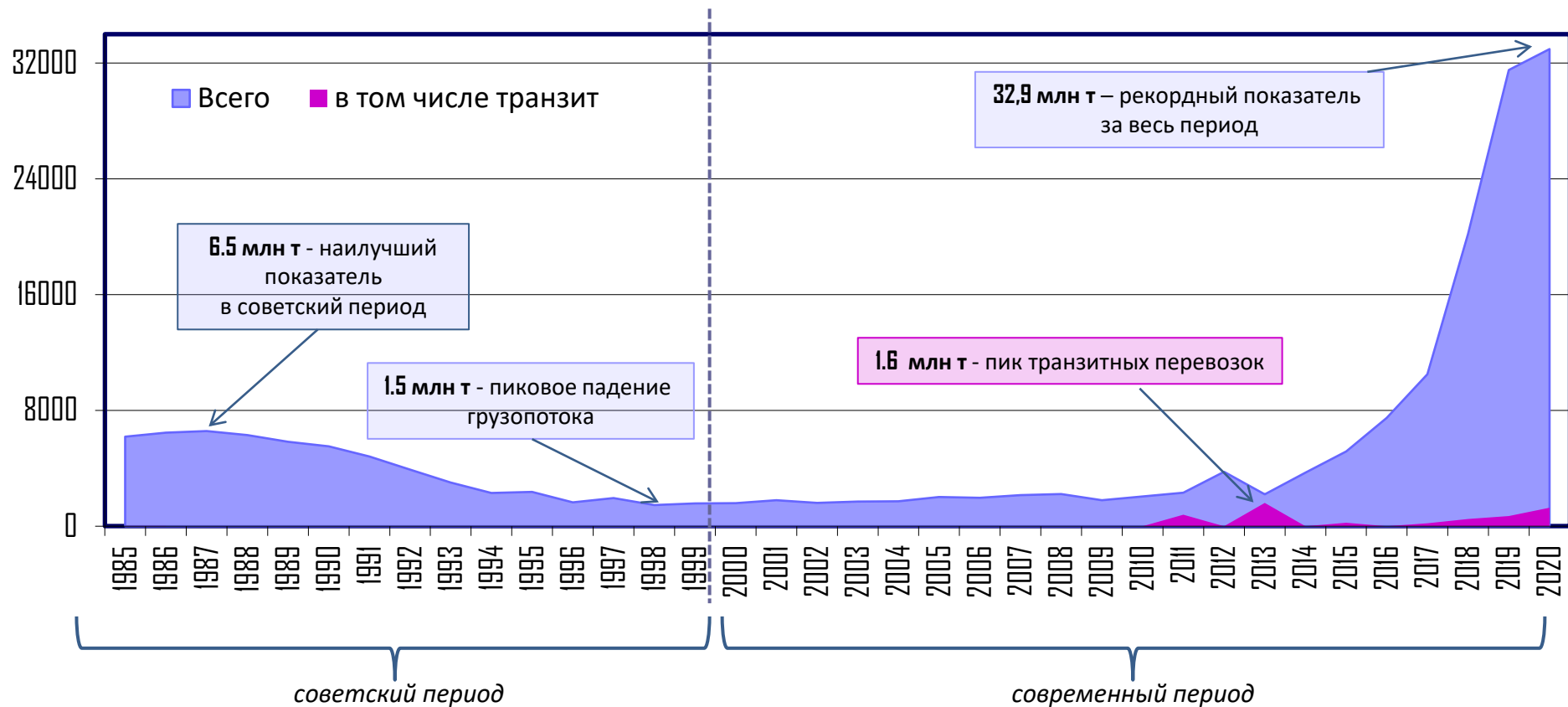


1.

Северный морской путь и мировые тенденции развития транспорта



1. Перевозки грузов по Северному морскому пути



1.

Основные грузообразующие предприятия

1. Новатэк



Ямал СПГ
2019 – 18 млн т

Арктик СПГ2

2. Газпром



Харасавэйское

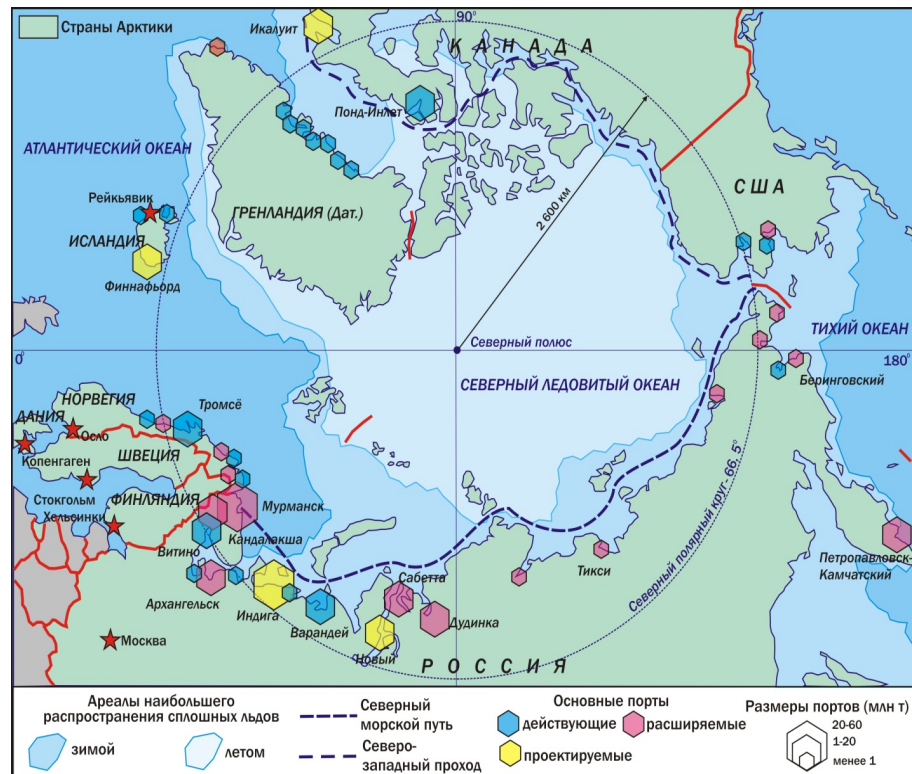
3. Газпром Нефть



Новопортовское
2019 - 7.5 млн т

1.

Арктические порты мира



Источник: ИЭИ ДВО РАН

Решение о развитии арктических портов в каждой стране зависит от их числа и степени хозяйственного освоения прилегающих регионов:

1. В Скандинавских странах развитие арктических портов базируется на теории эндогенного экономического роста;
2. В США и Канаде - на поиске инновационных возможностей экономического развития новоосваиваемых территорий;
3. В России - на триаде «размещение производительных сил - экономическое районирование - территориально-производственные комплексы».

Сочетание названных факторов задаёт стратегические ориентиры развития, как регионов, так и портов.

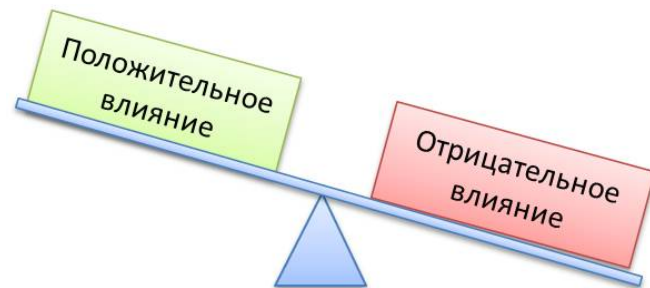
1.

Мировые тенденции развития морских портов

На эффективность развития морской индустрии повлияло множество факторов:

1. Напряжённость в торговой политике;
2. Неблагоприятные экономические условия и социальные волнения в некоторых странах;
3. Торговые войны и пандемия COVID-19;
4. Низкий рост спроса на нефть;
5. Сбои в поставках в результате природных катастроф.

Индексы мирового ВВП и перевозки грузов морским транспортом (ежегодное изменение в %)



Как можно снизить отрицательные последствия от деятельности порта. Каким образом морские порты снова могут стать движущей силой экономического роста региона.



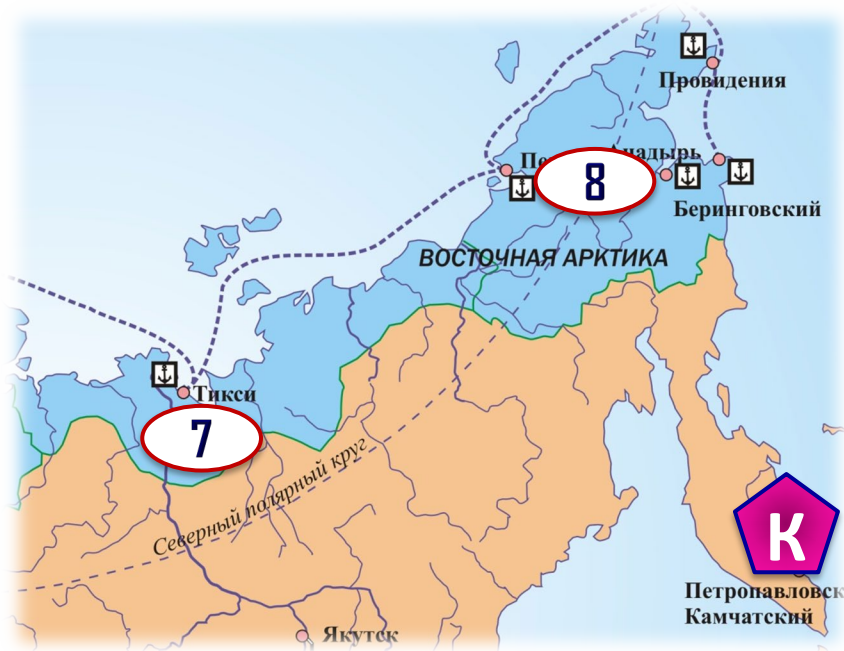
2.

Арктические регионы и морские порты в новых экономических условиях



2.

Современное состояние Восточной Арктики



Статистика

Площадь	1317,3 тыс. km2
Численность населения	159.5 тыс. человек
Грузооборот портов	27 млн тонн

Особенности освоения восточной Арктики:

1. Отраслевая структура экономики слабо диверсифицирована;
2. Экспорт - полезные ископаемые; импорт - товары народного потребления

2.

История формирования портов восточной Арктики

Строительство морских портов для решения военно- стратегических задач



1940-1970 гг.

первый этап

Развитие и строительство новых портов с целью освоения северных территорий и добычи полезных ископаемых



1971-1990 гг.

второй этап

Кризисное состояние портов и снижение работы портового хозяйства



1991-2012 гг.

третий этап

Модернизация портов для комплексного развития опорных зон, добычи полезных ископаемых и обеспечения СМП



2013-2021 гг.

четвёртый этап



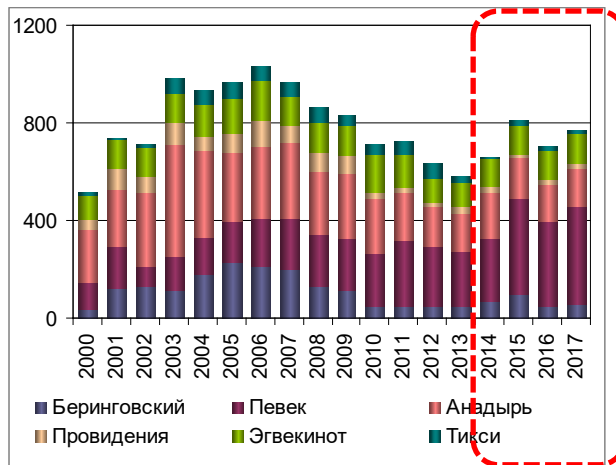
1. Создание логистической инфраструктуры для транзитных перевозок;
2. Формирование коммуникационной системы для безопасного судоходства;
3. Создание «портов-убежищ» для предотвращения чрезвычайных ситуаций.

2. Значимые тенденции развития портов восточной Арктики

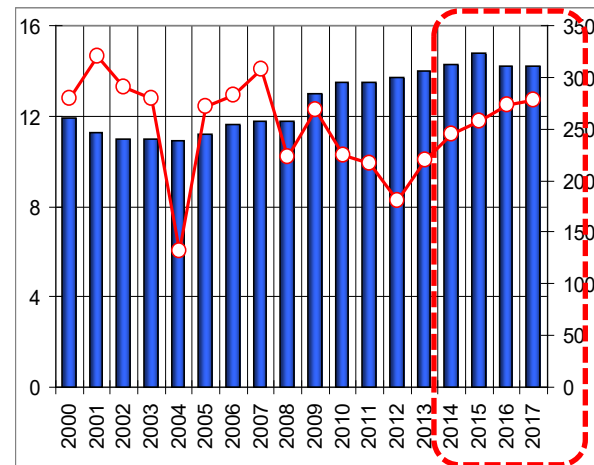
1. Морской арктический завоз грузов



2. Увеличение объемов перевалки грузов в портах



3. Изменение соотношения между численностью населения и объемом перевалки грузов

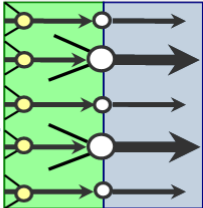
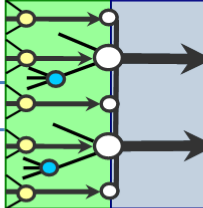
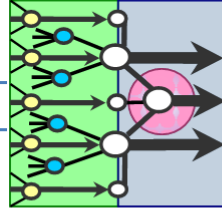


Эти изменения говорят о начале реанимации портов восточной Арктики, как опорных зон СМП.

Тем не менее, этого не достаточно. Поэтому, в ближайшее время предстоит решить 2 задачи:

- Первая – необходимо развивать порты восточной Арктики в увязке с экономикой прилегающих территорий. Это обеспечит интенсивное развитие предприятий и обеспечит занятость.
- Вторая задача – развивать транспортно-логистическую систему.

2. Основные стадии развития портов восточной Арктики

Формирование прибыли	Прибыль от перевалки грузов	Прибыль от производственной деятельности и перевалки грузов	Прибыль от транзитных грузов, производственной деятельности и перевалки грузов
Структура функций порта	✓ Перевалка грузов ✓ Временное складирование	✓ Промышленная деятельность ✓ Торговая деятельность	✓ Развитие логистических функций ✓ Использование информационных технологий
		✓ Перевалка грузов ✓ Временное складирование	✓ Промышленная деятельность ✓ Торговая деятельность ✓ Перевалка грузов ✓ Временное складирование
Виды грузов	✓ Наливные ✓ Навалочные 	✓ Продукция с ВДС ✓ Наливные ✓ Навалочные 	✓ Контейнеры ✓ Продукция с ВДС ✓ Наливные ✓ Навалочные 
	первая стадия	вторая стадия	третья стадия

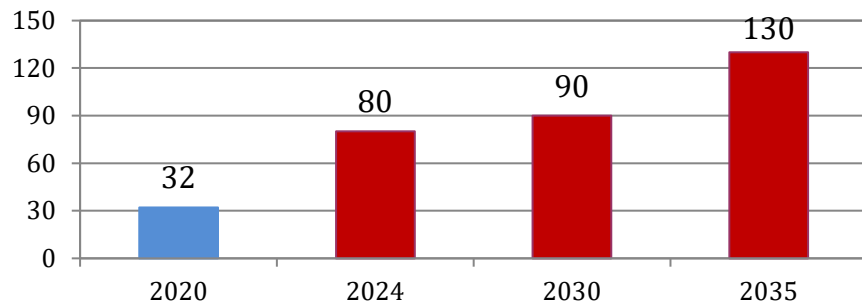
3.

Перспективы развития Северного морского пути и его влияние на экономику ДВ России



Перспективные грузы Арктики

Перевозки грузов по СМП, млн т



Источник: Стратегии развития Арктической зоны РФ до 2035 года

Структура грузопотока СМП:

1. Национальные грузы (120 млн т):

- ✓ Источниками формирования национальных грузов будут являться СПГ-проекты, добыча нефти на Новопортовском месторождении, твёрдые полезные ископаемые районов Норильского промышленного района, Якутии и Чукотки.

2. Транзитные грузы (10 млн т):

- ✓ Проекты по развитию портовой инфраструктуры для транзита только формируются.

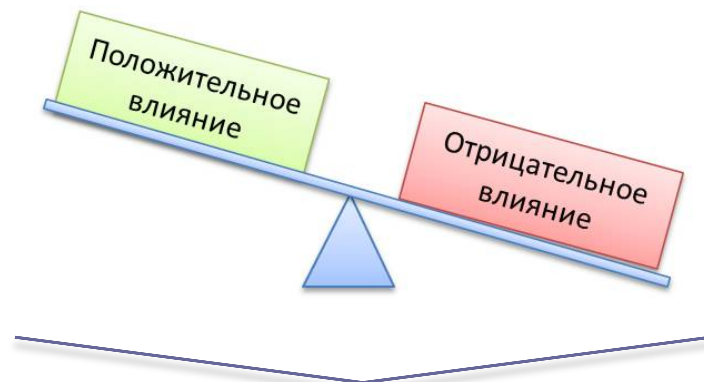
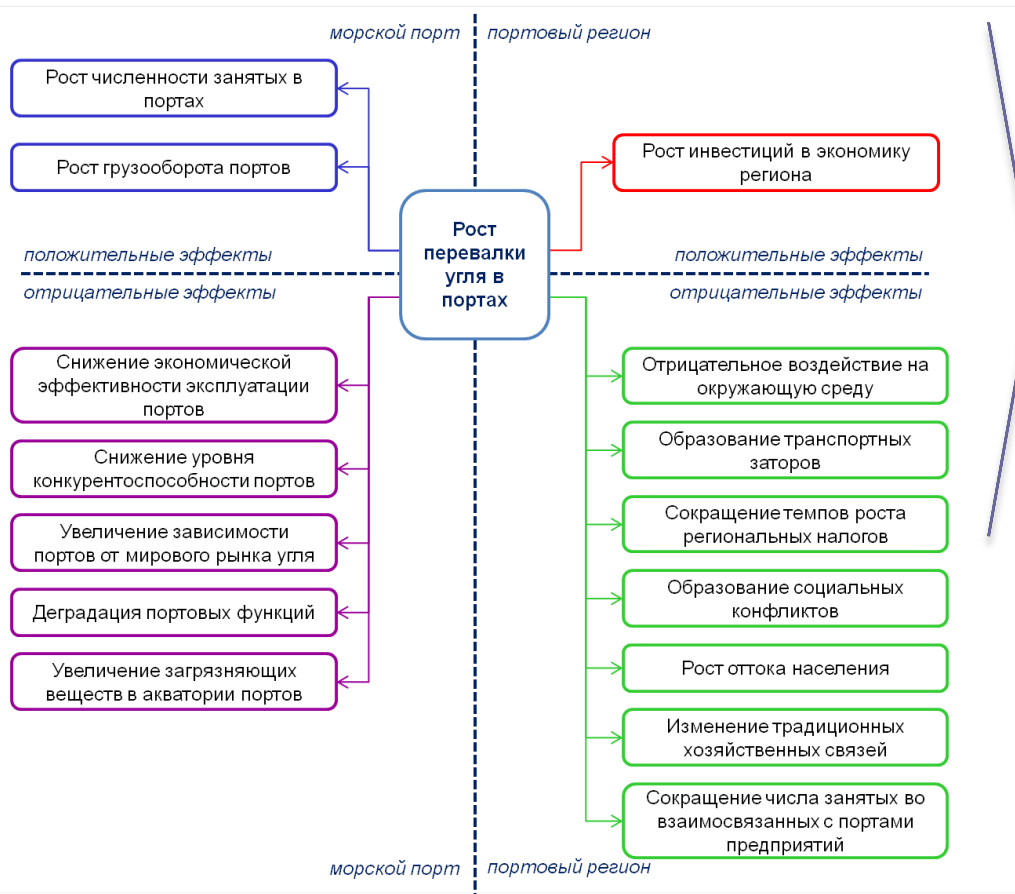
Потенциальные объёмы национальных грузов арктических портов России, млн т

Опорная зона, порт	Груз	Мощности
ВСЕГО		120,0
Кольская		30,0
Териберка	СПГ	30,0
Ямало-Ненцкая		55,8
Сабетта	Нефть, СПГ	38,0
Новый	Нефть	8,0
Таймыро-Туруханская		31,0
Диксон	Нефть, уголь	30,0
Дудинка	Руда	0,8
Хатанга	Руда	0,2
Северо-Якутская		0,8
Тикси	Руда	0,8
Чукотская		10,2
Певек	Руда	0,2
Беринговский	Уголь	10,0

- ✓ Западная Арктика - 108 млн т
- ✓ Восточная Арктика - 12 млн т

3.

Риски трансформации специализации портов



Отрицательные эффекты
превысили положительные, как
в самих портах, так и за их
приделами

3. Расчётные показатели экономических эффектов для опорных зон и арктического ХАБа в ДФО

Показатель	Северо-Якутская ОЗ		Чукотская ОЗ		ХАБ Камчатка	
	2019	2035	2019	2035	2019	2035
Грузооборот, млн т	0.3	0.4	1.6	11.3	1.0	23.6
Объём дохода, млн руб.	212.0	348.6	3201.8	24955.2	4840.4	24621.0
Налоги, млн руб.	6.5	10.7	60.3	647.2	125.8	438.5
экспорт млн руб.	-	-	-	574.0	-	302.5
Численность занятых, чел	20	20	124	242	120	368

Источник: рассчитано автором

Thank you very much !

Zaostrovskikh Elena,
Candidate of Economics

Economic Research Institute of Far Eastern Branch of RAS

zaost@ecrin.ru

