

# КОНТЕЙНЕРЫ ПРОБИВАЮТ ЛЬДЫ

ТЕСТОВЫЙ РЕЙС КРУПНЕЙШЕЙ В МИРЕ КОНТЕЙНЕРНОЙ СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ MAERSK LINE ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ (СМП) ОТКРЫВАЕТ РОССИЙСКУЮ АРКТИКУ ДЛЯ НОВОГО ГРУЗОВОГО МАРШРУТА, КОТОРЫЙ НА 35–40% КОРОЧЕ ТРАДИЦИОННОГО ПУТИ ИЗ АЗИИ В ЕВРОПУ ЧЕРЕЗ ИНДИЙСКИЙ ОКЕАН. ВИКТОР САВЕЛЬЕВ



28 августа контейнеровоз ледового класса Venta Maersk вместимостью 3,6 тыс. TEU вышел из южнокорейского порта Пусан и мимо Японских островов направился на север, в сторону Берингова пролива. Судно пройдет транзитом через полярные воды российской Арктики, пересечет Балтику и достигнет конечной точки маршрута в немецком порту Бремерхафен на побережье Северного моря. Согласно оперативной информации на сайте Администрации СМП по состоянию на 10 сентября, контейнеровоз уже прошел бухту Провиденция в Беринговом проливе, а пересечение западной границы Севморпути в проливе Карские Ворота (находится на меридиане, проходящем через мыс Желания на самой северной точке Новой Земли) ожидается 15 сентября в час ночи по московскому времени. В Петербурге на терминале «Петролеспорт» (входит в холдинг Global Ports) Venta Maersk ждут в самом конце сентября, если позволят погодные условия и ледовая обстанов-ка в северных морях России.

В пресс-службе Росморречфлота пояснили ВГ, что никаких особенных дополнительных разрешений для проводки контейнеровоза по СМП для Maersk не выдавалось, рейс осуществляется в соответствии со стандартным пакетом документов, разработанным для коммерческого судноходства по СМП, который опубликован на сайте ФГБУ «Администрация СМП». Этими документами заявитель подтверждает соответствие судна требуемому ледовому классу и уровню технического оснащения для эксплуатации в арктических водах, соблюдение имеющихся требований по страхованию судна и ущерба для экологии от возможных загрязнений, а также ряда других условий, предусмотренных при осуществлении обычного и поляр-

ного мореплавания. В ведомстве подчеркивают, что судноходство по Северному морскому пути осуществляется в полном соответствии с общепринятыми морскими конвенциями и требованиями Международной морской организации (ИМО), отраженными в национальном нормативно-правовом своде России.

В прошлом году общий объем грузоперевозок по СМП, включая перевозки речными судами в устьях Енисея, Оби, Лены и других северных рек, увеличился на 42,6%, до 10,7 млн тонн. Таких объемов по СМП не перевозили даже во времена СССР, отмечают в Минтрансе РФ. Без учета речных перевозок грузооборот в Арктике вырос на 32,8%, до 9,9 млн тонн, в 2016 году — на 38,5%, до 7,48 млн тонн. Но международного коммерческого транзита по СМП пока совсем немного — всего около 2% от общего объема, и в 2017 году он даже снизился на 9%, до 194,4 тыс. тонн с 214,5 тыс. тонн годом ранее.

В майском указе президента РФ Владимира Путина перед чиновниками поставлена стратегическая задача нарастить перевозки грузов по СМП до 80 млн тонн к 2024 году. На заседании коллегии Росморречфлота в конце июня министр транспорта Евгений Дитрих обнародовал цифры за первое полугодие: грузооборот на СМП уже превысил прошлогодние значения на 50% и составил 6 млн тонн, говорится на сайте Минтранса РФ. Сделанный ранее прогноз на летнюю навигацию 2018 года предполагал достижение объема перевозок на уровне 12–14 млн тонн.

В своих комментариях журналистам компания Maersk официально заявила, что пока не рассматривает СМП как альтернативу существующим маршрутам, но с интересом изучает неизвестное ранее грузовой направление. «Проб-

ный проход даст нам возможность изучить годность к эксплуатации Северного морского пути и собрать необходимую информацию», — заявили в компании (см. интервью ВГ с директором Maersk Line Eastern Europe Жолтом Катонной на стр. 7).

Тем не менее в Росморречфлоте не исключают, что в случае положительных итогов тестового рейса, в ходе которого Maersk сможет на практике подтвердить возможность прохода судов по СМП в точном графике, перспективы организации регулярного линейного сервиса между Азией и Европой через Северный Ледовитый океан получат дополнительные стимулы. По словам отраслевых экспертов, наиболее чувствительны к точности графика рефрижераторные перевозки замороженных и охлажденных грузов, но как раз именно они больше всего тяготеют к арктическому маршруту: учитывая низкие температуры за полярным кругом даже в летние месяцы, перевозка рефконтейнеров потребует существенно меньше энергии для питания холодильных установок, что сократит затраты перевозчика и снизит цены для грузоотправителей.

Впрочем, торопиться с исследованиями нового грузовой маршрута у датского перевозчика есть прямой экономический резон, ведь ближайшие конкуренты компании на глобальном контейнерном рынке уже вовсю используют арктический маршрут. Например, китайская Cosco начала эту работу еще в 2013 году, когда сухогруз Yong Sheng, способный перевозить до 1,2 тыс. TEU контейнеров, вошел в историю как первый транзитный рейс иностранного перевозчика по СМП. С тех пор компания эксплуатирует на СМП 10 аналогичных судов, которые успе-

**КОНТЕЙНЕРОВОЗ ЛЕДОВОГО КЛАССА VENTA MAERSK ПРОВЕДЕТ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ АРКТИКИ ОКОЛО 30 ДНЕЙ**

вают совершить до 14 рейсов за период полярной навигации. В этом году ее открыл сухогруз Cosco Tian Hui, прошедший с запада на восток из немецкого порта Эмден в Северном море в японский порт Кусиро на острове Хоккайдо. По словам представителей китайской госкомпании, благодаря перевозкам по СМП Cosco уже сэкономила 220 дней времени судов в пути, 7 тыс. тонн топлива и \$10 млн затрат в сравнении с отправкой грузов по традиционному южному маршруту через Суэцкий канал.

**АРКТИКА СТАНОВИТСЯ БЕЗОПАСНЕЕ**

Общие ледовые условия в акватории СМП в 2017 году для плавания судов «складывались благоприятно», сообщила Администрация СМП, которая опубликовала официальные итоги прошлогодней летней навигации лишь в конце нынешнего июля. «Общий ход ледовитости в морях СМП в 2017 году отличался от предыдущего года более ранним, в среднем на полмесяца, началом процессов таяния льдов, но также и более ранним началом процессов ледообразования», — говорится в отчете на сайте госучреждения. — Ход ледовитости 2017 года в акватории СМП практически повторил ход ледовитости 2015 года, хотя минимальное его значение, приходящееся обычно на сентябрь, в 2015 году было на 200 тыс. кв. км меньше, чем в 2017 году».

В Администрации СМП с удовлетворением отмечают рост продолжительности навигации в прошлом году: последнее судно, прошедшее с востока на запад, миновало