

ОТКРЫВАЯ АРКТИКУ: НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ ТРАНСАРКТИЧЕСКОГО КОРИДОРА

Сегодня логистическая картина мира активно меняется, обрастая новыми маршрутами. Это связано с попыткой глобального перехода от однополярной системы к многополярности и равным возможностям. Неудивительно, что Россия активно занимается созданием принципиально новой логистической архитектуры и развивает собственные пути транспортировки грузов. Одним из наиболее перспективных проектов является Трансарктический коридор (ТТК), связывающий Санкт-Петербург и Владивосток.



Источник изображения: Freerik

По словам экспертов, сейчас наступил именно тот момент, когда ТТК может выдвинуться на первый план и превзойти по значимости главного конкурента – Суэцкий канал. Этот южный маршрут постепенно теряет свои преимущества, так как все чаще торговые суда, следующие этим путем, подвергаются атакам хуситов или попадают в аварии. В связи с этим стоимость страхования грузоперевозок по Суэцкому каналу выросла в 15 раз, а их объем снизился на 65%. Специалисты из Академии наук Китая уверены, что в сложившейся ситуации целесообразным будет перенаправить 10% грузов, проходящих по этому маршруту, на Трансарктический транспортный коридор. Речь идет о более чем 130 млн т продукции. Разумеется, для нашей страны это крайне выгодная сделка, однако добиться ее осуществления не так просто.

В первую очередь стоит отметить, что в настоящее время ТТК не соответствует мировым стандартам безопасности. Например, у этого коридора отсутствует единый координационный центр, отвечающий за организацию работы по всему маршруту и обеспечение безопасного

Таблица 1.

ТТК и его соответствие мировым стандартам безопасности

Источник: Фонд «Кристалл роста»

Показатель контроля качества	ТТК	Суэцкий канал	Панамский канал	Босфор и Дарданеллы	Малаккский пролив
Единый координационный центр	Нет	Да	Да	Да	Частично
Лоцманская служба	Да	Да	Да	Да	Нет
Навигационная безопасность	Частично	Да	Да	Да	Да
Связь	Частично	Да	Да	Да	Да
Экологическое реагирование	Частично	Да	Да	Да	Да
Медицинская готовность	Частично	Частично	Частично	Частично	Частично
Контроль качества	Нет	Да	Да	Частично	Частично
Комплаенс	Нет	Да	Да	Да	Да
Система поиска и спасения	Нет	Да	Да	Да	Да
Авиационная поддержка	Нет	Нет	Нет	Нет	Да
Причальные мощности	Частично	Да	Да	Да	Да
Спасательный флот	Частично	Да	Да	Да	Да
Экологическая техника	Нет	Да	Да	Да	Да
Навигационные объекты	Частично	Да	Да	Да	Да
Портовые сервисы	Частично	Да	Да	Да	Да

мореплавания. Кроме того, на ТТК не обеспечивается контроль качества, не осуществляется комплаенс, не работает система поиска и спасения, авиационная поддержка и экологическая техника (табл. 1). Что касается остальных показателей, они тоже развиты недостаточно. Особенно сильно это чувствуется в сравнении с другими маршрутами, такими как Панамский и Суэцкий каналы, Босфор, Дарданеллы и Малаккский пролив. Если на этих путях налажено функционирование портовых сервисов, спасательного флота, причальных мощностей, навигационных объектов и т.д., то на ТТК

подобные службы сформированы лишь частично.

Безусловно, у всех логистических маршрутов имеются слабые места. Например, на Суэцком, Панамском каналах, Босфоре и Дарданеллах нет авиационной поддержки, а на пути, проходящем через Малаккский пролив, – лоцманской службы. Но это не так критично, как в случае с Трансарктическим транспортным коридором, который почти совсем не отвечает мировым требованиям безопасности. Поскольку потенциал у маршрута большой, а перспективы – блестящие, было принято решение заниматься со-

вершенствованием ТТК. Прежде всего для переключения на Трансарктический коридор грузов, проходящих через Суэцкий канал, нужно обеспечить регулярность и безопасность перевозок. В качестве ориентира предлагается действовавшее в 1932–1965 гг. Главное управление Севморпути. Эта структура объединяла работающие на маршруте службы в единую вертикаль и контролировала проведение всех операций.

Чтобы приблизиться к идеалу советских времен, России необходимо обратить внимание на несколько ключевых областей.

Таблица 2.

Создание единой системы оперативного реагирования ТТК и ответственные органы

Источник: Фонд «Кристалл роста»

Элементы безопасности	Наличие	Единый координационный центр	Ответственный орган
Лоцманская служба	Да	Единый оператор ТТК	Росморпорт
Навигационная безопасность	Да		Росатом
Связь	Да		Минцифры России
Экологическое реагирование	Да		МЧС России (через сеть АКАСЦ и Морспасслужбу)
Медицинская готовность	Да		ФМБА России (медблоки в АКАСЦ)
Контроль качества	Да		Минтранс РФ
Комплаенс	Да		Минтранс РФ
Система поиска и спасения	Да		МЧС России (АКАСЦ)
Авиационная поддержка	Да		МЧС России (авиазвенья при АКАСЦ)
Причальные мощности	Да		Росморречфлот
Спасательный флот	Да		Росморречфлот (ФГУП «Морспасслужба»)
Экологическая техника	Да		МЧС России (АКАСЦ)
Навигационные объекты	Да		ФГУП «Гидрографическое предприятие» (Росатом)
Портовые сервисы	Да		Росморречфлот

- Во-первых, это все, что связано с оборудованием и техникой: невозможно перевезти большое количество грузов, если нет кораблей. Следовательно, необходимо нарастить группировку сверхмощных ледоколов и арктический грузовой флот. Такой шаг позволит добиться регулярности перевозок. Этот проект уже воплощают в жизнь новые центры судостроения в Мурманске и Владивостоке.
- Во-вторых, следует сосредоточиться на гарантиях безопасности и системности: без единого координационного пункта очень сложно контролировать суда на всех точках маршрута. Собственно, это и есть возрожденная советская модель, адаптированная к современным условиям. Идея та же: в центре трассы ТТК нужно создать новый порт-хаб и сеть комплексных высокотехнологичных аварийно-спасательных центров (АКАСЦ) вдоль всего северного пути. Таким образом,

Трансарктический транспортный коридор превратится в единую систему, оперативно реагирующую на любые вызовы. Преобразованный ТТК обещает быть гораздо более инновационным и продуктивным, потому что контроль будет разделен между несколькими организациями (табл. 2). Для реализации этих амбициозных планов основными станут такие элементы:

- Единый оператор ТТК, который координирует службы МЧС, Росатома, Росморречфлота, ФМБА, регионов и частных операторов.
- Арктические центры безопасности, находящиеся в ключевых точках с перекрывающимися зонами реагирования.
- Единые регламенты взаимодействия, контроля качества услуг и нормативы времени реагирования.
- Полное покрытие устойчивой связью и единой цифровой платформой мониторинга.

- Соответствие IMO, SOLAS, MARPOL, Polar Code для снижения страховых тарифов.
- Выглядит масштабно. Логичный вопрос, который может возникнуть у каждого человека: откуда планируется взять деньги на такие глобальные изменения? Финансирование этого проекта будет осуществляться через государственно-частное партнерство. Подобный подход позволит эффективно привлекать средства фондового рынка, распределяя риски и оптимизируя инвестиции, а также поспособствует увеличению рыночной капитализации. Такая комплексная стратегия развития Трансарктического транспортного коридора не только укрепит позиции России в Арктике, но и откроет новые горизонты для мировой логистики, предложив надежную и достойную альтернативу традиционным морским путям.
- Александра Казунина*
В статье использованы данные тг-канала Фонда «Кристалл роста» ■