

## **Перспективы развития порта Петропавловск-Камчатский как морского хаба между Северной Европой, Юго-Восточной Азией и Западным побережьем Северной Америки**

Добрый день, уважаемые коллеги!

Я представляю дальневосточный холдинг «Группа «Транзит-ДВ». Группа компаний «Транзит-ДВ» является ведущим логистическим оператором Северного завоза на Российский Северо-восток и недавно отметила свое 15-летие. География деятельности холдинга – это Приморский и Камчатский края, Магаданская область, Чукотский автономный округ и Якутия. Основные производственные активы компании: морской нефтеналивной терминал «Востокбункер» в Приморском крае и «Северо-восточное морское пароходство» - судоходная компания, владеющая флотом под Российским флагом, которая базируется в Петропавловске-Камчатском.

Сегодня я представлю Вашему вниманию совместный проект Правительства Камчатского края и Группы компаний «Транзит-ДВ», и я представляю его здесь по поручению губернатора Камчатского края Алексея Алексеевича Кузьмицкого.

Сегодня рекомендованные торговые морские пути между Юго-Восточной Азией и Западным побережьем Северной Америки проходят по дуге большого круга в непосредственной близости от побережья Камчатки и порта Петропавловск-Камчатский.

Расстояние составляет 150-200 миль.

Однако Россия в настоящее время совсем не использует выгодное географическое положение одного из первых своих форпостов на Тихом Океане, обладающего колоссальной стратегической значимостью и огромным **экономическим потенциалом**.

Сегодня торговые линии на вышеуказанном рекомендованном пути представлены множеством азиатских и американских судоходных компаний. На этом слайде – лидеры рынка, основные 10 компаний, которые работают в Северо-восточном направлении и осуществляют основной грузооборот.

Морской путь из Юго-восточной Азии в Европу проходит через Малаккский пролив и далее через опасное в пиратском отношении Восточное побережье Африки, Суэцкий канал. Интенсивность движения судов по данному направлению очень высока. Немаловажно и то, что последние годы стоимость перевозки южным морским путем существенно возросла, в первую очередь за счет роста стоимости страхового обеспечения по причине высокого риска пиратских захватов.

На примере контейнерных и балкерных морских перевозок мы также видим 10 крупнейших мировых операторов на направлении «Юго-восточная Азия – Европа».

Сегодня российские торговые суда, таких компаний как Северо-восточное, Дальневосточное, Мурманское морские пароходства, продолжает работать в северных широтах. Завозят жизненно-важные грузы в Северные регионы страны.

И сегодня мы видим большой потенциал в развитии Северного морского пути. Это кратчайший путь из Азии в Европу и обратно. Если взять эталонный маршрут «Йокогама – Роттердам», то расстояние между этими портами по пути через Индийский океан составит 11205 миль. А по Северному морскому пути оно на 3860 миль меньше. Экономия времени составляет 300 – 320 часов, т.е. 11 – 12 дней.

Помимо скорости, это еще и значительная экономия топлива и как следствие – снижение выбросов продуктов сжигания в атмосферу.

Чтобы не быть голословным, приведу несколько примеров высказываний иностранных экспертов, касающихся перспектив развития Северного морского пути как транзитного коридора. Вы их можете видеть на слайдах.

На II Международном Российско-Китайском межпартийном форуме «Единой России» и Компартии Китая, который прошел в г. Суйфеньхэ КНР в октябре прошлого года, мы обсуждали на уровне вице-премьеров двух государств и партийного руководства вопросы о необходимости развития приграничной торговли, в том числе через эксплуатацию и расширение портов Хасанского района Приморского края – Зарубино и Славянка.

Порты необходимо использовать для транзита китайских товаров и дальнейшей отправки их в Северную Европу по железной дороге Транссибом либо по Северному морскому пути, который является перспективной альтернативой.

Развитие Северо-восточных провинций Китая сегодня идет форсированными темпами. В провинции Цзилинь, которая граничит с Хасанским районом, создана и функционирует Свободная производственно-экономическая зона.

Северо-восточные провинции заинтересованы в выходе на российские порты юга Приморья: Славянка, Зарубино, Посьет.

Если сегодня Гонконг является хабом для **Юго-западных** провинций Китая и переваливает до 50 миллионов тонн груза, то вышеперечисленные порты юга Приморья могут стать **морскими воротами** для транзита **Северо-восточных** провинций Китая, грузопоток которых также оценивается до 50 миллионов тонн в год.

Российские порты могут рассчитывать на 5-6 миллионов тонн грузооборота в год, который будет предназначен для дальнейшей отправки в Европу и Северную Америку.

7-9 сентября на 6-ом Байкальском Форуме было заявлено о модернизации железной дороги Хасан-Туманган-Раджин и о начале строительства контейнерного терминала в порту Раджин.

Сумма российских инвестиций – 8 миллиардов рублей.

Я наверно выражу точку зрения всего дальневосточного бизнессообщества, что необходимо развивать **свои приграничные** порты.

Со своей стороны, Группа Транзит-ДВ уже выступила с рядом инициатив о развитии южных портов Приморья.

Месяц назад на конференции «Транспортно-транзитный потенциал», организованной Единой Россией, мы выступили с Обращением о включении данного вопроса в партийный проект Единой России.

В декабре 2009г. Госсоветом КНР принята государственная программа Развития Северо-Востока Китая.

Подписывая ряд соглашений с китайской стороной (что запечатлено на данных снимках), мы говорили о добрых совпадениях, о том, что развитие Северо-востока Китая вместе с развитием Северо-востока России – это синергия. О том, что Северо-восточное морское пароходство имеет реальные возможности участвовать в соединении двух государственных проектов.

А также о том, что порты юга Приморья (Славянка и Зарубино) – это потенциальные отправные точки морского транзита китайских грузов в Европу через Северный морской путь, а также в Северную Америку.

Позвольте представить наше совместное с правительством Камчатки видение развития торгового судоходства по Северному Морскому Пути России и создания крупного морского российского хаба международного значения.

И лучшее место в географическом и климатическом отношении – это, безусловно, порт Петропавловск-Камчатский.

На этих слайдах вы можете видеть некоторую информацию о порте Петропавловск-Камчатский и мы хотим напомнить, что кроме удобного места, на Камчатке очень хороший зимний воздух, наичистейшая вода и очень красивые вулканы.

Недаром на той же конференции премьер-министр Японии Ясиро Море сказал, что у России перспективная программа – это поставка питьевой воды в испытывающие дефицит страны Юго-Восточной Азии.

СВМП готово танкерами из бухты Русской, бухты Успения поставлять эту воду.

Совместный проект Правительства Камчатского края и Группы компаний «Транзит-ДВ» предполагает:

- открытие арктических морских перевозок по линиям «Северная Европа – Камчатка – Западное побережье Америки – Юго-Восточная Азия»;

- объединение в одну компанию существующих, а в дальнейшем строительство новых судов усиленного ледового класса для плавания по северному Морскому Пути;

- развитие порта Петропавловск-Камчатский в качестве базового опорного порта на трассе Северного Морского Пути, предоставляющего услуги снабжения, бункеровки, судоремонта, технического и иного межрейсового обслуживания судов, а также учебно-технической базы морских кадров;

- создание в рамках Особой экономической зоны «Свободного порта Петропавловск-Камчатский»;

- привлечение российских и иностранных инвестиций;

- строительство новых портовых мощностей.

В чем преимущества Петропавловска?

- Выгодное географическое расположение на пересечении торговых путей «Юго-восточная Азия - Северная Европа - Северная Америка»;

- Благоприятные климатические условия, незамерзающий порт – круглогодичная навигация;

- Удобная бухта;

- Место перегрузки и составления судовых партий. Груз из Северной Европы одним судном арктического класса:

- 1) следует назначением на Юго-восточную Азию и Северную Америку;

- 2) выгружает груз в порту Петропавловск-Камчатский;

- 3) грузит коносаментные партии, прибывшие из Северной Америки и Юго-восточной Азии и доставляет их в Северную Европу;

- 4) линейные суда, идущие из Юго-восточной Азии или Северной Америки, заходят в порт Петропавловск-Камчатский, снимают груз на Европу, а грузят прибывший из Европы, и доставляют его конечным потребителям в Азии и Северной Америке.

Мы считаем, что консолидацию всех существующих арктических судов необходимо производить на базе одного из морских пароходств Северо-востока. Почему?

- - потому что точкой входа в северный Морской Путь логично быть Петропавловску-Камчатскому.

- - на Северо-востоке имеется очень сильная база специализированного ледокольного флота;

- - квалифицированные специалисты в этом регионе имеют опыт работы как в Азии, так и в Арктике, и Северной Америке.

Развитие порта Петропавловск-Камчатский в качестве порта-хаба международного значения прописано в Стратегии развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2025 года. В стратегии отмечено, что «Потенциальные возможности Петропавловск-Камчатского морского порта для обеспечения транзита международных грузов в контейнерном виде очевидны. При значительном увеличении объемов обрабатываемых грузов и модернизации портовой инфраструктуры, возникает возможность повысить привлекательность порта для захода морских судов под российским и иностранным флагом».

Мощным стимулом для развития порта Петропавловск-Камчатский и всего проекта Северного морского пути станет создание на Камчатке Особой экономической зоны. Как известно в декабре прошлого года Советом Федерации принято Постановление «О государственной поддержке социально-экономического развития Камчатского края», в рамках которого предложено разработать и внести в Государственную Думу РФ проект федерального закона о создании особой экономической зоны в Камчатском крае. На сегодняшний день данный проект уже создан.

В мае текущего года в работе над проектом закона приняло бизнес-сообщество Камчатского края на Съезде предприятий и предпринимателей региона. Участники съезда выработали предложения о внесении изменений и дополнений в проект закона, среди которых такие:

1) Свободный заход в порт Петропавловск-Камчатский транзитных российских и иностранных судов без уплаты портовых сборов, следующих Северным морским путем и заходящих в порт за бункером, снабжением, или на техническое обслуживание.

2) Судозаходы на льготных условиях для судов, следующих Северным морским путем и использующих порт Петропавловск-Камчатский в качестве промежуточного порта-хаба, заходящих в него для погрузки и выгрузки.

3) Льготные ставки портовых сборов для морских судов, осуществляющих перевозки в границах особой экономической зоны, а также между территорией особой экономической зоны и остальной территорией РФ или иностранными государствами, в случае если грузы перевозятся в рамках реализации инвестиционных проектов ОЭЗ.

4) Таможенный режим свободной таможенной зоны в отношении транспортных средств (по аналогии с ОЭЗ в Калининградской области).

Навигация 2010 года войдет в историю как начало возрождения Северного морского пути для торгового судоходства и международного транзита грузов в том числе. Это время перехода от теоретической проработки и обсуждения проекта развития Северного морского пути к реальным рейсам торгового флота между Европой и Восточной Азией через Арктику.

За короткий период с середины августа по середину октября по Северному морскому пути прошло четыре судна различных типов и характеристик.

14 августа из Мурманска в Южный Китай вышел в исторический рейс танкер Совкомфлота «СКФ Балтика». За этим рейсом наблюдала вся страна, поскольку он был заявлен как экспериментальный переход, который должен на практике выявить эффективность нового маршрута.

«СКФ Балтика» затратил на переход от Мурманска до китайского порта Нингбо 22 дня, что почти вдвое быстрее перехода по традиционному маршруту через Суэцкий канал. Даже с учетом ледокольной проводки танкера, рейс показал выгодную экономику маршрута: экономия на топливе за счет сокращения времени в пути, экономия на оплате прохода через Суэцкий канал, экономия на оплате судозаходов в иностранные порты на Южном пути.

В начале сентября из норвежского порта Киркинес в Китай отправился балкер «Нордик Баренц». Этот рейс стал первым чистым иностранным транзитом по Северному морскому пути без захода в российские порты. «Нордик Баренц» затратил на весь рейс чуть больше трех недель, пройдя при этом в сопровождении российских ледоколов

Северный морской путь за 10 дней. Данный рейс вызвал большой интерес у грузоотправителей стран как Северной Европы, так и Восточной Азии – он наглядно показал не только реальность, но и эффективность транзита между Европой и Азией через Северный морской путь.

3 октября стал знаменательным днем для порта Петропавловск-Камчатский. Порт впервые принял судно, прошедшее Северным морским путем. Пассажирский паром «Георг Отс», совершающий переход из Санкт-Петербурга во Владивосток через северный маршрут, зашел в порт Петропавловска для пополнения судовых припасов и бункеровки топливом. Заход «Георга Отса» подтвердил перспективы развития порта Петропавловск-Камчатский как базового порта на трассе Северного морского пути и создания в нем международного морского грузового хаба.

16 сентября из Мурманска вышел дизель-электроход компании «Норильский никель» «Мончегорск» с грузом металла. К настоящему моменту судно уже должно быть на подходе к порту Шанхай. Флот «Норильского никеля» давно работает в западной части Северного морского пути. Это первый рейс в восточном направлении. Как следует из сообщений прессы, в компании отмечают, что рейс прошел успешно. В обратный путь из Шанхая т/х «Мончегорск» также отправится по Северному морскому пути.

Следующий год обещает стать наиболее показательным в части развития перевозок по Северному морскому пути. По оценкам экспертов объем перевозок в навигацию 2011 года составит порядка 6 млн. тонн в восточном направлении и 3 млн. тонн в западном.

По информации ФГУП Атомофлот только по состоянию на сентябрь текущего года было подано 15 заявок на ледокольную проводку судов по Северному морскому пути в навигацию 2011 года.

Капитаны всех российских торговых судов, прошедших в этом году Северным морским путем, отмечают удовлетворительное навигационное состояние пути. Камчатские СМИ уделяют сегодня большое внимание развитию Северного морского пути и судозаходам следующего им флота в порт Петропавловска. Мы приводим несколько цитат из региональной прессы, где приведены высказывания экспертов, имеющих самый свежий практический опыт прохождения Северного морского пути – капитанов, представителей судовладельцев.

По словам заместителя директора Мурманского филиала компании «Норильский никель», при планировании рейсов судов компании по Северному морскому пути в восточном направлении варианты заходов судов в порт Петропавловск-Камчатский рассматриваются в принципе, однако на сегодняшний день требуют дополнительной проработки. Особенный интерес в компании проявляют к вопросу попутной дозагрузки судов, следующих как в азиатском, так и в европейском направлении.

И капитаны, и морские управленцы компаний-операторов признают порт Петропавловск-Камчатский наиболее удобным местом на Северо-Востоке для заходов на обслуживание – и в географическом, и в климатическом и в экономическом аспектах.

Проект развития порта Петропавловск-Камчатский уже получил международный резонанс.

7 октября 2010г на Камчатке состоялась встреча губернатора региона Алексея Кузьмицкого с генеральным консулом Республики Корея господином Ким Му Ёном.

При обсуждении возможностей развития отношений в сфере судостроения и судоремонта, **корейская сторона** предложила создать на Камчатке центр обслуживания судов юго-восточных стран, работающих в Охотском и Беринговом морях.

Алексей Кузьмицкий рассказал о перспективах создания в Петропавловске-Камчатском крупного морского российского хаба международного значения при развитии торгового судоходства по Северному морскому пути.

«...Использование судоходными компаниями Юго-Восточной Азии Северного морского пути для доставки грузов в Европу - это более дешевый, короткий и безопасный способ. Что касается развития судоремонта, то Камчатский край заинтересован в получении из Кореи высоких технологий по ремонту и обслуживанию промысловых судов».

Группа «Транзит-ДВ» стала партнером Правительства Камчатского края в разработке и продвижении данного проекта так как:

- Северо-восточное морское пароходство, входящее в Группу компаний «Транзит-ДВ», - крупнейший судовладелец Камчатского края, порт базирования компании – Петропавловск-Камчатский.

- Группа «Транзит-ДВ» - является оператором терминала в порту Петропавловск-Камчатский.

- Группа компаний «Транзит-ДВ» имеет 15-летний опыт поставок грузов в районы Крайнего Севера. Специалисты компании привлекаются в качестве экспертов для разработки проектов по логистике, в том числе и на государственном уровне.

- Группа компаний «Транзит-ДВ» имеет богатый опыт морских перевозок наливных, навалочных и генеральных грузов по всему Дальневосточному бассейну РФ и АТР, в том числе опыт судоходства в северных широтах.

Как мы видим из вышесказанного, проект развития Северного морского пути открывает большие перспективы для усиления позиций России на мировом рынке морских перевозок, а также для развития отдаленных регионов страны, в частности – Дальнего Востока. Вместе с тем, возрождение и развитие коммерческих грузоперевозок по Северному морскому пути будет действительно эффективно в случае комплексного подхода и решения ряда сопутствующих задач. Это задачи:

- 1) По привлечению транзитного грузопотока из Азии и в первую очередь из КНР через порты юга Приморского края;

- 2) По развитию портовой инфраструктуры восточной части Северного морского пути;

- 3) По созданию международного хаба в порту Петропавловск-Камчатский;

- 4) По созданию Особой экономической зоны в Камчатском крае;

И многие другие.

И в завершение своего доклада – видение проекта в 2020 году. Наша конечная цель заключается в том, чтобы через 10 лет Россия была представлена в АТР крупным международным портом-хабом «Петропавловск-Камчатский», который займет свое место в одном ряду по значимости с ключевыми азиатскими транспортными узлами Гонконгом и Сингапуром.

Спасибо за внимание!!!