СУЭЦКАЯ ПРОБКА

Как будут меняться маршруты мировой торговли.

www.sonar2050.org
expert@sonar2050.org
«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

www.sonar2050.org

Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. Тел.: +7-916-215-72-02. E-mail: uralov@sonar2050.org

Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. Тел.: +7-999-714-12-40. E-mail: lizan@sonar2050.org

«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

Адрес: Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Пронина, д. 2, офис 12

Директор — Боков Василий Сергеевич. Тел.: +7-916-120-07-08. E-mail: vb@sonar2050.org

Telegram: sonar2050

YouTube: sonar2050.org

Оглавление

Введение 4
Что нужно мировой торговле? 4
Контейнеры бьют рекорды 6
Дорогой Суэц 8
Экологические риски морских перевозок 10
С кораблей — на ж/д платформы 12
Северный путь 15
Выводы 18

Введение

Закупорка Суэцкого канала с 23 по 29 марта 2021 года высветила широкой общественности (которая обычно не задумывается над тем, откуда в супермаркете каждое утро берутся бананы) сразу несколько важнейших аспектов мировой торговли.

1. Она ведётся в поистине циклопических объёмах. Контейнеровоз Ever Given перевозил более 18 тыс. контейнеров (более 200 тыс. тонн). К примеру, в 2017 году «Объединённая транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК) реализовала пилотный проект отправки длинносоставного контейнерного поезда из Китая в Брест с загрузкой 88 40-футовых контейнеров. Учитывая, что грузоподъёмность судов считается по т. н. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент, то есть объём, равный объёму 20-футового контейнера), легко подсчитать, что для переправки всего, что было загружено в Ever Given, пришлось бы формировать более 100 таких поездов.

2. Несмотря на эти циклопические объёмы, количество путей, по которым ведётся торговля, а вернее, по которым проходит основной объём грузопотоков, сравнительно невелико. Через Суэцкий канал сегодня идёт 12 % мирового грузопотока. К моменту снятия Ever Given с мели в очереди скопилось 450 судов, а убытки мировой торговли от вынужденного простоя, согласно данным Lloyd's List, достигали 9,6 млрд долл. в сутки.

3. Наконец, объёмы этой самой торговли ежегодно увеличиваются. Так, если в 2000 году объём морских перевозок составлял 5,98 млрд тонн, то в 2010-м — 8,41 млрд тонн, а в 2019-м — уже 11,1 млрд. И все прогнозы говорят в пользу того, что этот прирост будет продолжаться даже несмотря на то, что за минувшие 20 лет он практически удвоился.

Между тем за последнее время мы столкнулись уже с двумя факторами, которые способны если не парализовать, то сильно осложнить морские перевозки, а следовательно и глобальную торговлю. В этом году таким фактором оказалась блокада Суэцкого канала, причём это не было разовым событием — подобное периодически будет повторяться[1] и вопрос лишь в том, как часто это будет происходить и как скоро оператор канала сможет возобновлять его работу. В прошлом году таким фактором выступила эпидемия COVID-19, которая тоже пока не отступила.

Иными словами, миру нужны дополнительные транспортные маршруты. О них и пойдёт речь в данном исследовании.

Что нужно мировой торговле?

Для начала давайте на примере того же Суэцкого канала постараемся понять, что вообще необходимо мировой торговле в её нынешнем виде? Грубо говоря, почему Суэцкий канал в этом году отметит 152-летие с момента открытия (а попытки создать похожий транспортный коридор в различные времена и с переменным успехом предпринимались египетскими фараонами, римскими императорами, а также правителями Османской империи), тогда как другие торговые маршруты («из варяг в греки») постепенно оказались забыты и не нужны.

Для начала отметим, что посадка на мель контейнеровоза Ever Given стала отнюдь не первым прецедентом временного прекращения судоходства по Суэцкому каналу. Даже если мы не будем брать периоды Первой и Второй мировых войн, когда судоходство по каналу хотя и не прекращалось, но было сопряжено с известными сложностями, всё равно нетрудно заметить, что закупорка этой важнейшей для мировой торговли артерии происходит довольно часто. Так, судоходство по нему было блокировано с июля 1956 года по апрель 1957-го из-за

[1] Ещё одно судно село на мель в Суэцком канале // lenta.ru. 6 апреля. 2021. URL: https://lenta.ru/news/2021/04/06/sel/

национализации канала Египтом и последовавшей вслед за этим Суэцкой войны. В 1967-м, а также в 1973–1975 гг. канал тоже временно не действовал из-за военных конфликтов, причём в 70-х он даже был заминирован и в его разминировании принимали участие корабли ВМФ СССР.

Роль, которую играл и играет Суэцкий канал для мировой торговли, менялась. В XIX веке он был необходим для ускорения и упрощения колонизации Африки. В XX веке и до сегодняшнего дня канал стал главной нефтяной артерией Европы: по нему нефть поступает на европейские НПЗ. Однако в последние годы судооборот через канал приобретает выраженный «контейнерный» профиль. В 2019-м по каналу прошло 18,88 тыс. судов тоннажем 1,2 млрд тонн[2]. Из них 5163 танкера (27,3 %), однако их тоннаж составил только 238 млн тонн (19,8 %), тогда как 5375 контейнеровозов (28,5 %) имели тоннаж 636 млн тонн (0,53 %).

Впрочем, неизменным остаётся одно: канал сокращает путь из Европы в Азию и обратно на 8 тыс. км и судам не нужно, как средневековым мореплавателям, огибать Африку.

По своей грузоподъёмности грузовые суда делятся на классы, которые, в свою очередь, нередко привязаны к пропускной способности Панамского канала. Панамский канал, в отличие от Суэцкого, имеет шлюзы. А значит, размеры судна, которое может пройти через Панамский канал, должны соответствовать не только максимально возможной осадке и ширине, но и ограничению по длине. К примеру, суда Panamax Class имели ограничение 4000-7000 TEU. Однако это ограничение давно устарело: первое судно данного класса появилось ещё в 1980 г. С тех пор Панамский канал значительно углубили, что повлияло и на тоннаж судов, проходящих по Суэцкому каналу. В итоге это потребовало углубить и его. В 2012 году эти работы были завершены, и с тех пор старое русло Суэцкого канала может принимать суда с вместимостью до 19 000 TEU (Triple E-Class), то есть как раз такие, одно из которых недавно его и перегородило.

Это немногим меньше максимальной на сегодня вместимости судов данного типа. По состоянию на 2019 год самым большим контейнеровозом в мире был HMM Algeciras (23 964 TEU). Данное судно станет новым стандартом (24 000 TEU), поскольку оно стало первым из 12 судов аналогичной грузоподъёмности, которые в настоящее время строятся на верфях DSME и Samsung Heavy Industries. Планировалось[3], что спуск остальных судов начнётся с сентября 2020 года.

Казалось бы, куда и зачем столько? В июне 2020 года общий объём простаивающих контейнеровозов достиг[4] 2,72 млн TEU (11,6 % от тогдашней совокупной ёмкости флота). Однако этот простой большей частью был следствием эпидемии (уже в августе этот показатель упал до 969 тыс. TEU), к тому же заказы на суда делались ещё в 2018 году. Кроме того, объём простоя означает лишь то, что суда малой вместимости будут выводиться из использования (к этой теме мы ещё вернёмся), а общий тренд на контейнеровозы большой вместимости сохранится: согласно текущим прогнозам, к концу 2020-х грузоподъёмность контейнеровозов достигнет 28 000 TEU. Что, в свою очередь, потребует новых работ по углублению и расширению Панамского и Суэцкого каналов.

---

[2] Количество судопроходов по Суэцкому каналу за 2019 год выросло на 3,9% - до 18,88 тыс. ед. // portnews.ru. 21 января. 2020. URL: https://portnews.ru/news/290153/

[3] Самые большие корабли в мире 2020 // maritime-zone.com. 6 августа. 2020. URL: https://maritime-zone.com/news/view/samye-bolshie-korabli-v-mire-2019

[4] Вместимость простаивающих контейнеровозов приближается к 12% всей емкости флота – Alphaliner // infranews.ru. 4 июня. 2020. URL: https://infranews.ru/info/56177-vmestimost-prostaivayushhix-kontejnerovozov-priblizhaetsya-k-12-vsej-emkosti-flota-alphaliner/

Попробуем подвести предварительный итог. Мировой торговле необходимы маршруты, по которым можно достаточно оперативно доставить сырьё либо готовые товары потребителям или в крупные логистические центры. На это указывает в том числе стратегия развития Суэцкого канала: в 2015 году компания — оператор канала завершила сооружение нового русла, которое позволило организовать двустороннее движение, вдвое увеличить пропускную способность (с 49 до 97 судов в сутки) и даже принимать суда вместимостью до 24 000 TEU.

На этом модернизация не завершилась. Согласно планам зона Суэцкого канала постепенно превратится[5] в транспортный, торговый и логистический центр (в перспективе — даже промышленный, причём российский[6]) — это предусматривает стратегия «Один пояс — один путь».

Кроме этих стратегий, есть и другие. Турция заявила о планах создать логистический центр в Ливии: «*Ливия — важный партнёр Турции и "окно" в Африканский континент. Эта же страна является удобным маршрутом для поставок продукции африканских стран не только в Турцию, но и в Европу. Логистические центры позволяют снизить расходы на топливо, транспорт и аренду. В новом логистическом центре будут действовать шоурумы, которые придадут дополнительный импульс электронной торговле. Уверен, что в среднесрочной перспективе мы сможем довести объём турецкого экспорта на Африканский континент до 10 млрд долларов*», — заявил[7] в январе 2021 года глава делового совета «Турция — Ливия» при Совете по внешнеэкономическим связям Турции (DEİK) **Муртаза Каранфил**.

Создавать такой центр в Турции задумали с целью интенсификации торговли с Африканским континентом. Однако недавняя закупорка Суэцкого канала придала этому проекту новый смысл. И теперь в Анкаре пропагандируют свою затею ещё и как способ сократить время доставки товаров в Африку с 45 до 10-15 суток.

Кроме скорости, важны и объёмы. Торговля продолжается даже несмотря на эпидемию, которая лишь сократила (приостановила) рост её объёмов. Как уже сказано, владельцы торгового флота наращивают ёмкость судов, а операторы каналов — расширяют и углубляют их. Поэтому идеальным вариантом, конечно, стал бы маршрут, который не ограничивал бы размер контейнеровозов.

В итоге имеем следующие приоритеты: скорость, объёмы с возможностью их наращивать, постоянные (а лучше сокращающиеся) расходы на доставку грузов и отсутствие ограничений на габариты торгового флота.

Контейнеры бьют рекорды

Однако это лишь общие вводные. В конце концов, не нужно обладать особыми аналитическими способностями, чтобы сказать, что все хотели бы перевозить и реализовывать как можно больше товаров, по возможности сокращая расходы на их доставку. Однако последние годы внесли в эти вводные несколько важных корректив, без разбора которых оценка мирового рынка контейнерных перевозок будет неточной.

Начнём с наболевшего — влияния эпидемии COVID-19.

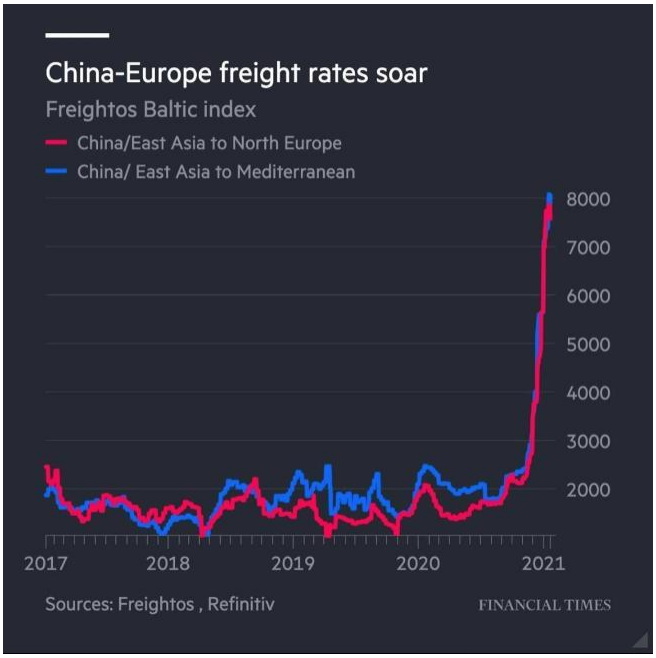
---

[5] В Египте зона Суэцкого канала превратится в логистический центр // trans.ru. 26 апреля. 2019. URL: https://trans.ru/news/v-egipte-zona-suetskogo-kanala-prevratitsya-v-logisticheskii-tsentr

[6] Власти Египта одобрили создание российской промзоны на Суэцком канале // РБК. 7 марта. 2018. URL: https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5aa0135e9a794725009376d1

[7] Турция строит в Ливии крупный логистический центр для торговли с Африкой //aa.com.tr. 25 января. 2021. URL: https://www.aa.com.tr/ru/мир/турция-строит-в-ливии-крупный-логистический-центр-для-торговли-с-африкой/2121959

Ещё осенью прошлого года бизнес, а вслед за ним и деловые СМИ забили тревогу. «*В конце сентября спрос* [на доставку товаров из КНР, на фрахт контейнеров. — СОНАР-2050] *обычно несколько снижается и тарифы идут на спад, однако в этом году они продолжили расти. Резкий скачок ставок наступил в конце октября — начале ноября и продолжается. Тарифы в три-четыре раза превышают ставки конца осени прошлого* [то есть 2019-го. — СОНАР-2050] *года*», — так описывал[8] ситуацию трейд-лейн-менеджер направления «Китай» компании AsstrA **Артём Гордин** изданию «Коммерсант». Если говорить предметно, то стоимость фрахта контейнера на направлении Китай — Россия подскочила с 3 до 5-6 тыс. долл., а ряд компаний (Maersk, Sinokor, CMA CGM) приостановил приём заявок на ноябрь — декабрь 2020 года.



Ситуация по другим направлениям была не лучше, а стоимость фрахта достигала невероятных 8 тыс. долл., то есть примерно в 3,5-4 раза больше их средних значений.

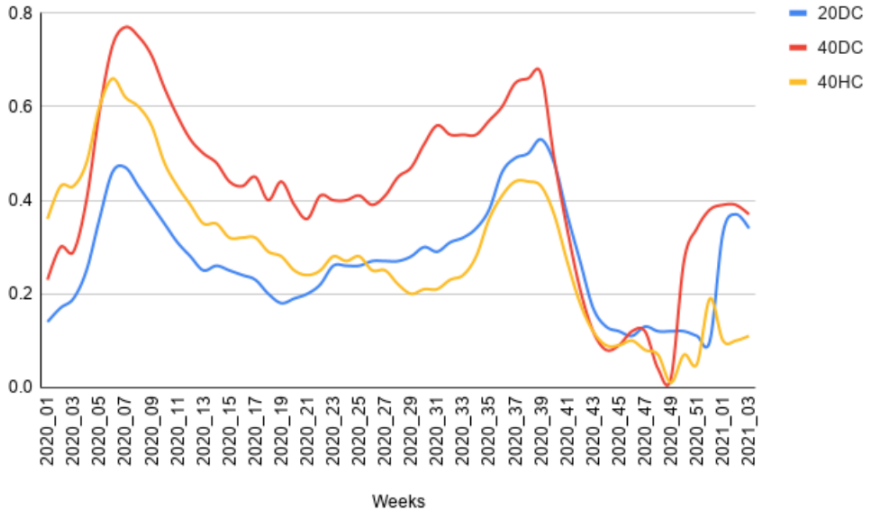
Стоимость фрахта контейнеров по направлениям Китай/Восточная Азия — Северная Европа и Китай/Восточная Азия — Средиземноморский регион (2017–2021 гг.).

Возникает вопрос: при чём тут коронавирус, если из-за него производить и торговать в 2020 году стали меньше? Дело в том, что эти процессы происходили не синхронно.

Китай ушёл на карантин и «закрылся» раньше всех, в феврале 2020 года. Это сформировало отложенный спрос на товары по всему миру, к тому же на некоторые торговые позиции спрос вырос многократно. Крупные импортёры, действуя в новых условиях, закупали товары впрок, в итоге спрос и отгрузки товаров в США и Европу росли ещё больше. Однако эпидемия повлияла на зазор между спросом и способностью принимающей стороны принять грузы. Простой контейнеров в США и Европе увеличился, Китай наращивал отправки. Уже к началу осени даже с учётом наращивания производства новых контейнеров Китаю стало некуда грузить товары.

В итоге в 2020 году был зафиксирован самый низкий за всю историю индекс доступности пустых контейнеров: в отдельные периоды он падал до околонулевых значений. При этом значение ниже 0,5 уже указывает на дефицит).

Индекс доступности контейнеров в 2020/21 для 20DC, 40DC и 40HC в Шанхае



Container Availability Index in 2020/ 21 for 20DCs, 40DCs and 40HCs in Shanghai

На иллюстрации виден рост индекса в начале года, однако это не повод

[8] Грузите все товары бочками // Коммерсант. 3 декабря. 2020. URL: https://www.kommersant.ru/doc/4595411

для оптимизма. Как указывает глава финской компании OVL **Осмо Лахтинен**, поставки объёмного оборудования для крупных инвестиционных проектов (электростанций, строящихся заводов и т. п.) были приостановлены из-за COVID-19. Постепенно эти ограничения будут сниматься, что тут же увеличит спрос.

Разрешения контейнерного кризиса ожидают лишь к концу года. Однако у него есть ещё одна сторона. Меры, которыми с ним пытались бороться в конце 2020-го и продолжают бороться сейчас, могут привести лишь к краткосрочному эффекту. Если коротко, то взрывной рост ставок на фрахт родил новый бизнес под названием «отправь в Китай пустые контейнеры». И в ряде случаев это выгоднее, чем отправлять их загруженными.

Китай всё больше продаёт в США, Европу, Канаду, Латинскую Америку и всё меньше покупает. Эпидемия не породила, но подстегнула эту тенденцию. Так, профицит КНР в торговле с США достиг[9] в 2020 году 317 млрд долл. (+7 % к 2019 году). К тому же по итогам прошлого года Китай впервые в истории стал[10] главным торговым партнёром ЕС, обогнав США. В целом же профицит китайской торговли достиг 535 млрд долл. (+27 % к 2019 году).

Слишком хорошо — тоже плохо.

Для Китая такая ситуация повышает риски торговых войн с США, тем более что экс-президент США Дональд Трамп уже их начал. Резкое удорожание фрахта контейнеров создаёт предпосылки для возврата производств в США и Мексику. Причём возврат ставок фрахта к «доковидным» значениям связан с наращиванием экспорта США и Европы в Китай заполненных, а не пустых контейнеров. В свою очередь, для торговых маршрутов это и вовсе грозит неопределённостью: переход макрорегионов к стратегии импортозамещения может снизить грузопотоки, а высокая стоимость фрахта контейнеров подталкивает отправителей к поиску более дешёвых и быстрых маршрутов.

Дорогой Суэц

Выше мы говорили о тенденции увеличения вместимости контейнеровозов и наметившемся переходе от 18-19-тысячников к судам вместимостью 24 000 TEU, а затем и 28 000 TEU. Однако закупорка Суэцкого канала вынуждает египетские власти идти на шаги по предотвращению таких ситуаций в будущем. Ведь его суточный простой сопоставим с годовой (!) выручкой, которую сегодня получает Египет от работы канала. Поэтому, по словам[11] исполнительного директора Независимого аналитического агентства нефтегазового сектора **Тамары Сафоновой,** египетские власти в ближайшее время займутся «*изменением регламентных требований к размерам судов, порядку прохождения и периодам разрешённой навигации для них*».

На практике это может означать сокращение суточного количества проводок через канал, а также ограничения для судов, чья вместимость приближается к максимально допустимой сегодня для прохода через Суэцкий канал (19 000 TEU). К примеру, им могут запретить проход в периоды сильных боковых ветров. «*Сильный ветер и погодные факторы — не основные причины, из-за которых судно село на мель, могут быть также технические или*

---

[9] Китай закончил 2020 год с рекордным профицитом торгового баланса // profinance.ru. 14 января. 2021. URL: https://www.profinance.ru/news/2021/01/14/c0om-kitaj-zakonchil-2020-god-s-rekordnym-profitsitom-torgovogo-balansa.html

[10] Китай стал крупнейшим торговым партнером ЕС // Коммерсант. 16 февраля. 2021. URL: https://www.kommersant.ru/doc/4692754

[11] Почему пробка в Суэцком канале на пользу странам ЕАЭС? // sputnik.by. 1 апреля. 2021. URL: https://sputnik.by/economy/20210401/1047284980/Pochemu-probka-v-Suetskom-kanale-na-polzu-stranam-EAES.html

человеческие ошибки», — считает[12] глава администрации Суэцкого канала **Усама Рабиа**. Это, в свою очередь, может означать риск ужесточения правил прохода по каналу. Сейчас суда проходят его, снижая скорость на 2-3 узла (в сравнении со скоростью в открытом море). Ужесточение правил неизбежно сократит суточное число проходов.

На это указывают и последние новости. Уже после разрешения ситуации с Ever Given на мель сели[13] нефтяные танкеры Rumford и Minerva Nike. При этом у Rumford осадка равнялась всего восьми метрам, что далеко от максимально допустимой.

Ещё один любопытный аспект морских перевозок — стоимость, а именно стоимость прохождения того же Суэцкого канала. В прошлом уже неоднократно отмечались[14] прецеденты, когда судовладельцы отправляли суда в обход Африки вместо того, чтобы срезать путь по Суэцкому каналу. Причина? Банальная экономия. В периоды падения цен на нефть дешевле плыть вокруг Африки, чем платить за прохождение Суэца. Есть даже примерные[15] расчёты: «*Линейные контейнеровозы Азия — Восточное побережье США, и Азия — Европа выигрывают на длинном плече до 235 тысяч долларов за круговой рейс, а в течение года экономия на судах одного расписания может составить более 17 миллионов долларов*».

Всё это, разумеется, справедливо лишь на относительно короткие промежутки времени и отнюдь не для всех судовладельцев, а лишь для тех, кому так идти позволяет груз. Например, нередко в обход отправляли суда с пустыми контейнерами. Однако для нас в этом главное даже не стоимость топлива, а то, что проход по Суэцкому каналу отнюдь не дёшев.

Стоимость прохода зависит от целого ряда факторов: сколько груза везёт судно, какова его осадка, высота груза на палубе, дата подачи заявки и т. п. По состоянию на лето 2020 года тариф варьировался от 6 до 10 долл. за тонну. А значит, если руководствоваться этой «вилкой», стоимость прохода Ever Given могла составлять как минимум 1,3 млн долл. (впрочем, эксперты говорят максимум о миллионе долларов).

При этом во второй половине 2020 года SCA (Администрация Суэцкого канала) была вынуждена предлагать судовладельцам скидки, достигавшие 8 % тарифа: «*Выручка Администрации Суэцкого канала за 2019–2020 финансовый год составила 5,72 млрд долл., что на 0,5 % меньше аналогичного периода прошлого финансового года. Трафик через канал, через который проходит кратчайший судоходный маршрут, связывающий Европу и Азию, при этом вырос на 4,5 %, до 19,3 тыс. судов. Сокращение выручки обусловлено скидками, которые оператор канала вынужден предлагать своим клиентам* ***из-за растущей популярности конкурирующего маршрута в обход Африки в условиях низких цен на бункер и избыточной вместимости***»[16].

Далее в материале приводится расчёт, который мало отличается от данных пятилетней давности. Для контейнеровозов, с которых SCA требует за прохождение канала 400-500 долл., манёвр вокруг Африки удлиняет плавание на 3 тыс. морских миль, а расходы на топливо возрастают на 200 тыс. долларов. То есть можно экономить.

---

[12] Контейнеровоз-гигант перегрузил мировую логистику. Обзор // Интерфакс. 30 марта. 2021. URL: https://www.interfax.ru/business/758518

[13] Суэц мелеет на глазах // Коммерсант. 6 апреля. 2021. URL: https://www.kommersant.ru/doc/4761476

[14] Трейдерам стало выгодно направлять танкеры в обход Суэцкого канала // РБК. 3 сентября. 2015. URL: https://www.rbc.ru/economics/03/09/2015/55e838b39a794753d6f75340

[15] Суэц становится невыгодным, дешевле идти вокруг Африки. А мы мечтаем о СМП // Maritime Bulletin. 7 марта. 2016. URL: www.odin.tc/mbnew/read.asp?articleID=1109

[16] Суэц предлагает скидки за проход судов // infotrans.by. 10 июля. 2020. URL: https://infotrans.by/2020/07/10/suecz-predlagaet-skidki-za-prohod-sudov-chto-vy-znaete-o-sueczkom-kanale/

И такая экономия со временем будет расти. Увеличение пропускной способности старого и нового русла Суэцкого канала до 28 тыс. TEU потребует соответствующих расходов. Что, в свою очередь, не может не повлиять на величину тарифа.

К примеру, в январе 2020 года SCA подняла[17] ставки сборов с проходящих сухогрузов и СПГ-танкеров на 5 %. Учитывая, что под определение «сухогруз» подпадают как балкеры, так и контейнеровозы, ставки выросли примерно для 60-70 % трафика канала. Мотивировка тоже понятна: русло канала расширяют и углубляют как раз в интересах крупнотоннажных судов, им и платить за эти работы. Так, последняя реконструкция обошлась SCA в 8,5 млрд долл. К тому же это только разовые расходы, ведь рабочую глубину и ширину канала следует поддерживать.

Экологические риски морских перевозок

На этом перечень слабых мест традиционных морских перевозок не исчерпывается. У экологов к ним тоже есть претензии.

Сегодня морские перевозки не имеют конкурентов сразу по ряду параметров. Возить морем дёшево, в том числе потому что балкеры, танкеры, контейнеровозы берут на борт тысячи тонн груза. Однако это преимущество может сойти на нет, если морские перевозки начнут «озеленять» так же, как это происходит сегодня с энергетикой, авиацией и производством стали.

Впрочем, даже не «если», а «когда». Сектору морских перевозок необходимо глобальное соглашение о сокращении выбросов CO_2, аналогичное утверждённому Международной организацией гражданской авиации (ICAO), заявила[18] еврокомиссар по вопросам климата Конни Хедегаард ещё в 2010 году: «*Морские перевозки были бы хорошим (следующим) кандидатом. Мы думаем, что не очень логично, что единственные по-настоящему глобальные средства транспорта, авиация и судоходство, не попадают в область действия Киотского протокола... Мы бы хотели, чтобы Международная морская организация (IMO) тоже сделала шаг в этом направлении, потому что (морские суда) — это тоже действительно глобальное средство транспорта, на которое приходится 2-3 % общих выбросов парниковых газов*». В абсолютных цифрах это более миллиарда тонн CO_2 в год. Если бы морские грузовые перевозки были страной, то она бы занимала 6-е место по выбросам.

За IMO действительно взялись всерьёз. В апреле 2018 года первоначальная стратегия по сокращению выбросов парниковых газов судоходными компаниями была готова. В общем виде суть этой стратегии можно выразить в двух основных целях. К 2030 году IMO обязалась повысить общую эффективность парка судов на 40 %. К 2050 году — сократить объёмы годового выброса CO_2 на 50 % от уровня 2008 года. Более того, после 2050 года IMO должна работать над сокращением объёма выбросов до околонулевых значений. К примеру, Maersk уже взяла[19] на себя обязательства стать углеродно-нейтральной к 2050 году, явно стремится к этому и ещё один крупный перевозчик — Mediterranean Shipping Company[20].

---

[17] Суэцкий канал поднимет транзитный сбор // seanews.ru. 10 января. 2020. URL: https://seanews.ru/2020/01/10/ru-sujeckij-kanal-podnimet-tranzitnyj-sbor/

[18] Выбросы CO2 судов нужно ограничить вслед за самолетами // portnews.ru. 27 октября. 2010. URL: https://portnews.ru/digest/print/5938/

[19] Крупнейший морской перевозчик грузов обязуется стать углеродно-нейтральным к 2050 г // renen.ru. 7 декабря. 2018. URL: https://renen.ru/the-largest-maritime-carrier-undertakes-to-become-carbon-neutral-by-2050/

[20] MSC продолжает инвестировать в обезуглероживание // usm.media. 6 августа. 2020. URL: https://usm.media/msc-prodolzhaet-investirovat-v-obezuglerozhivanie/

Одно из очевидных решений, доступных судовладельцам уже теперь (разговоры о переводе морских перевозок на водород пока ещё остаются разговорами), — переход на биотопливо, LNG и различные топливные смеси. Собственно, как раз этот способ Maersk протестировала два года назад: контейнеровоз класса Triple E преодолел[21] 25 тыс. морских миль на смеси, 20 % которой состояло из биотоплива второго поколения. К сожалению, нам не удалось установить, насколько этот рейс был дороже либо дешевле рейса на обычном бункерном топливе.

А уже в 2023 году Maersk собирается спустить на воду первое углеродно-нейтральное судно, силовая установка которого будет работать на биометаноле либо ином биотопливе. Правда, обкатывать декарбонизацию в Maersk собираются на относительно небольшом судне (2000 TEU).

Пока же не очень понятно, как рынок биотоплива отреагирует на такой переход, ведь даже сокращение выбросов наполовину наверняка обернётся повышением стоимости перевозок из-за роста затрат на топливо и масштабной перестройки отрасли в целом. К примеру, только сумма инвестиций на 2030–2050 гг. для достижения озвученных целей оценивается в 1-1,4 трлн долл. Полная же декарбонизация судоходства предположительно потребует вложения двух трлн долларов[22].

Кроме того, в 2011 году ЕК проголосовала за принятие стратегии «Транспорт-2050», в которой тоже есть любопытные пункты, явно направленные если не на сокращение морских перевозок, то на переброску роста общемирового трафика грузов на сухопутные пути:

- к 2050 году более половины грузовых перевозок на расстояния свыше 300 км должны будут осуществляться железнодорожным и водным транспортом;
- к 2030 году в три раза увеличить существующую сеть высокоскоростных железных дорог;
- все предпринимаемые меры должны уменьшить объём вредных выбросов в атмосферу на 60 % по сравнению с началом века[23].

Нетрудно заметить, что во всех этих стратегиях фигурируют одни и те же сроки: 2030 и 2050 гг. Это связано с тем, что средний срок службы морских грузовых судов составляет 20 лет. А значит, суда, которые будут спущены на воду в 2030 году, в 2050-м ещё могут находиться в эксплуатации.

Выше мы говорили о триллионах долларов, которые мир готовится потратить на декарбонизацию судоходства. Однако и в ЕС мыслят[24] похожими масштабами: «*Функциональная транспортная сеть требует существенных ресурсов. Размер издержек на формирование инфраструктуры ЕС в 2010–2030 гг. в соответствии со спросом на транспортные услуги оценивается в сумму свыше 1,5 триллиона евро. Для завершения формирования сети TEN-T[25] необходимо до 2020 г. вложить 550 миллиардов евро... Вышеуказанная сумма не учитывает размер инвестиций в транспортные средства, оборудование и инфраструктуру для зарядки, которые... могут потребовать ещё вплоть до триллиона евро*».

---

[21] Судно Maersk в 2019 г впервые в мире пройдет от Роттердама до Шанхая на биотопливной смеси // nefterynok.info. 22 марта. 2019. URL: www.nefterynok.info/novosti/sudno-maersk-v-2019-g-vpervye-v-mire-proydet-ot-rotterdama-do-shanhaya-na-biotoplivnoy-smesi

[22] Морские грузовые перевозки без CO2: дорого, но необходимо // mum-net.com.ua. 9 июня. 2018. URL: https://mum-net.com.ua/rus/news/morskie-perevozki/morskie-gruzovye-perevozki-bez-co2-dorogo-no-neobkhodimo/

[23] Евросоюз стимулирует развитие мультимодальных перевозок // telsgroup.ru. 29 января. 2018. URL: https://telsgroup.ru/media_center/transport_news/4061/

[24] Стратегический план для Единой европейской транспортной зоны // eurasiancommission.org. 28 марта. 2011. URL: www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/ДТИ%20Транспортная%20политика/Приложение_4%20%28Белая%20книга%20ЕС_2011_RUS%29.pdf

[25] Трансъевропейская транспортная сеть. создание которой планируется завершить к 2050 году (объединит 94 порта, 38 аэропортов, будет включать 15 тыс км модернизированных скоростных железных дорог).

Из всех этих планов и стратегий для нас важны следующие выводы.

Во-первых, в ближайшие десятилетия стоимость морских перевозок будет расти сразу по целому ряду причин. И наращивание грузоподъёмности контейнеровозов (и, как следствие, сокращение расходов из расчёта на тонну груза) не сможет перебить эту тенденцию. Сложно сказать, на сколько именно подорожают морские перевозки. Однако если на судоходные компании переложат весь причиняемый судоходством ущерб (а он как раз известен: Германское федеральное ведомство по вопросам окружающей среды, UBA, оценивает ежегодный ущерб от глобального судоходства в 120 миллиардов евро), то останется лишь разделить эту сумму на величину перевозимых морем грузов. Прикидка, конечно, грубая, но получается, что **в перспективе перемещение каждой тонны морского груза может подорожать как минимум на 10-12 евро** (120 млрд евро/11 млрд тонн).

Во-вторых, грузоперевозки ж/д транспортом готовятся пережить второе рождение. К тому же если стоимость морских перевозок будет расти, то стоимость ж/д перевозок в перспективе сократится даже несмотря на масштабные инвестиции. Как мы писали выше, сегодня судовладельцы имеют возможность экономить на проходе Суэцкого канала, выбирая более долгий путь вокруг Африки, ведь платят они в основном за топливо. Однако уже через десяток лет экологический сбор за дополнительные 10-15 суток в пути перекроет не только стоимость прохода Суэцкого канала, но и «съест» всю плату грузоотправителей за перевозку.

В-третьих, длительность перевозки грузов поездами в перспективе будет только сокращаться (увеличение сети высокоскоростных железных дорог, создание трансграничных коридоров, через которые грузы будут проходить с минимальными задержками или вообще без остановок, и т. п.), тогда как морским перевозкам наращивать скорость некуда.

Это, разумеется, не означает, что грузовые поезда вытеснят контейнеровозы или что маршруты морских перевозок кардинально изменятся. Однако изменения действительно будут, под них уже запланированы колоссальные инвестиции. И даже того, что запланировано, с лихвой хватит для того, чтобы стремиться в этих изменениях участвовать.

С кораблей — на ж/д платформы

Из уже сказанного вполне очевидно, какими будут интересующие нас альтернативы: Северный морской путь и наращивание возможностей для ж/д транзита контейнеров из Азии в Европу, то есть создание своеобразного «сухопутного Суэцкого канала», тем более что заинтересованы в нём не только Россия и Беларусь.

Так, уже в 2018 году из Китая в направлении Европы ушло более 6 тыс. контейнерных поездов (приблизительно 300 тыс. 40-футовых контейнеров, то есть 600 тыс. TEU). Для морских перевозок эти объёмы, конечно же, смешны. Для сравнения: такой объём перевезут 30-32 контейнеровоза класса Triple E, то есть неоднократно упомянутый здесь Ever Given.

«*Поезда никогда не смогут принять достаточный объём, чтобы разгрузить морские перевозки. Но это хорошее решение для отраслевых производителей, это выход для автоконцернов, например*», — комментирует[26] член совета директоров «СТА-Логистик» **Иван Гончаров**.

[26] «Разбой среди пожара»: Почему контейнерные поставки из Китая подорожали в 5 раз // officelife.media. 26 января. 2021. URL: https://officelife.media/article/money/23513-razboy-sredi-pozhara-pochemu-stavki-na-logistiku-iz-kitaya-vzleteli-v-5-raz/

Это справедливо, однако заменить собой морские перевозки от железной дороги и не требуется. Вполне достаточно, если она возьмёт на себя рост будущего мирового трафика. Что же касается автоконцернов, то тут всё верно.

В январе этого года японский морской грузоотправитель Nippon Yusen принял[27] решение перевести часть экспортных отправок на железную дорогу. Автомобили, предназначенные для стран ЕС, отправятся в Далянь, а затем в Алтынколь (Казахстан). Вот этот маршрут:

Как видим, в дальнейшем он идёт через Москву. Дальше — в Гамбург или Дуйсбург (либо через Минск и Польшу, либо через Санкт-Петербург и Балтийское море).

Трансъевразийские контейнерные маршруты

В 2021 году Nippon Yusen рассчитывает отправить этим маршрутом 5000 автомобилей с постепенным увеличением до 30-50 тыс. к 2025 году. Похожие намерения декларируют и другие японские грузоотправители (Nippon Express). Добавим, что, по оценке РЭЦ, потенциальный объём перевозок из Японии и Кореи в Европу по железной дороге до 2025 года достигнет 300 тыс. TEU.

[27] Морской перевозчик Nippon Yusen перенаправит грузы на железную дорогу // mintrans.news. 15 января. 2021. URL: https://mintrans.news/zhd/morskoy-perevozchik-nippon-yusen-perenapravit-gruzy-na-zheleznuyu-dorogu

К слову, объёмы ж/д перевозок растут в том числе и из-за эпидемии COVID-19. В прошлом году только за январь — июль был перекрыт уровень 2018 года: число отправок грузовых поездов из Китая в Европу выросло до 6354 (+41 % к 2019 году). В целом же по итогам 2020 года их количество перевалило за 10 тысяч. Отметим также, что в марте 2021 года исполнилось[28] ровно 10 лет с момента первой отправки контейнерного поезда из Китая в Европу. В тот год их было отправлено всего 17, так что прогресс налицо.

На схеме контейнерных маршрутов видно, что часть из них выходит на территорию РФ уже лишь на конечных этапах. Однако трафик растёт и по Транссибу. Так, количество поездов через переход Маньчжурия — Забайкальск в прошлом году достигло[29] 3548 (+35,1 % к 2019 году). Это более 324 тыс. TEU (+37,6 %). По данным РЖД, объём транзитных контейнерных перевозок в прошлом году достиг 831 тыс. TEU (+34,4 %). А в марте текущего года транзит по маршруту КНР — ЕС — КНР в сети РЖД и вовсе вырос в 1,7 раза.

Если вернуться к ситуации с закупоркой Суэца, то и она сразу же нарастила спрос на услуги РЖД (хотя в январе — феврале из портов Дальнего Востока в направлении европейских стран перевезено почти 6 тыс. TEU, что в 17 раз больше, чем за аналогичный период 2020 года). «*Мы видим сегодня рост количества заявок, но по факту эти перевозки начнутся только в середине апреля — в мае. Соответственно, к ним необходимо будет готовиться. Число спотовых заявок на перевозку из Китая в Москву и Санкт-Петербург по железной дороге увеличилось на 10 %*», — рассказал[30] начальник Центра фирменного транспортного обслуживания РЖД **Алексей Шило**. И это при том, что Суэц на момент этого заявления уже разблокировали.

У перевозок по Транссибу есть известный недостаток. Магистраль обслуживает не только транзитный, но и внутрироссийский трафик. А значит, без существенного расширения её пропускной способности наращивание отправок из Китая упрётся в потолок и грузы пойдут другими маршрутами.

На эту проблему в послании Федеральному собранию указал в 2018 году президент РФ Владимир Путин, предложив увеличить пропускную способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока до 180 млн тонн (в 1,5 раза) к 2024 году. При этом вырасти должен не только объём грузоперевозок, но и их удобство[31]: «*Контейнеры будут доставляться **от Владивостока до западной границы России за семь дней**. Это один из инфраструктурных проектов, который будет давать быструю экономическую отдачу... **Объём контейнерных перевозок** по нашим железным дорогам должен **увеличиться почти в четыре раза**. Это значит, что страна будет одним из мировых лидеров по транзиту контейнеров между Европой и Азией*».

Более того, транспортная стратегия РФ до 2035 года предусматривает увеличение суммарной провозной способности БАМа и Транссиба до 305 млн тонн. К тому же были планы достичь показателя 280 млн тонн уже к 2030 году. Однако эта цель ещё не закреплена в комплексном плане модернизации инфраструктуры — решение этого вопроса отложено как минимум на 2022 год.

---

[28] Железнодорожные перевозки между Китаем и ЕС за 10 лет выросли почти в 600 раз // ЦТС. 22 марта. 2021. URL: https://cfts.org.ua/news/2021/03/22/zheleznodorozhnye_perevozki_mezhdu_kitaem_i_es_za_10_let_vyrosli_pochti_v_600_raz_63890

[29] Контейнерные поезда Китай – Европа через Маньчжурию // seanews.ru. 12 января. 2021. URL: https://seanews.ru/2021/01/12/kontejnernye-poezda-kitaj-evropa-cherez-manchzhuriju/

[30] Контейнерам не дали субсидий. Почему? // rzd-partner.ru. 8 апреля. 2021. URL: https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments//konteyneram-ne-dali-subsidiy-pochemu/

[31] Пропускная способность БАМа и Транссиба должна быть увеличена за 6 лет в 1,5 раза - до 180 млн тонн, - Владимир Путин // Гудок. 1 марта. 2018. URL: https://gudok.ru/news/?ID=1406396

Другое дело, что сроки модернизации железнодорожной инфраструктуры затягиваются. К примеру, в апреле прошлого года СМИ сообщали[32] о продлении сроков строительства и снижении инвестиций, из-за чего заявленные ранее президентом РФ объёмы будут достигнуты лишь спустя 1,5-2 года.

Впрочем, влияние эпидемии COVID-19 на грузоперевозки было замечено в Кремле. «*Работа должна быть максимально чёткой и ритмичной. В этой связи по итогам состоявшегося обсуждения поручаю правительству строго* ***зафиксировать этапы строительства и параметры расширения БАМа и Транссиба****... И нужно сделать то, о чём я сказал, с указанием пропускной и провозной способности не вообще всего, а отдельных участков, а также отдельного веса грузового пояса до и после реализации проекта...* ***И закрепить его*** [поквартальный график. — СОНАР-2050] ***правовым актом правительства***», — обратился[33] к правительству Владимир Путин.

Проблематика расширения Транссиба несколько выходит за рамки данного материала, поэтому мы лишь отметим, что вопрос этот довольно многоплановый и завязан в основном на энергетику. По оценке замминистра энергетики Евгения Грабчака, расширение БАМа и Транссиба потребует более 4 ГВт мощностей. Плюс ещё сотни миллиардов рублей будет стоить инфраструктура[34], и бизнес пока не договорился, кто и сколько заплатит. К тому же основными лоббистами расширения провозной способности железных дорог пока выступают угольные компании. А в РЖД, хотя и заинтересованы в таком расширении, предпочли бы снижать долю перевозок энергетического угля и наращивать перемещение более доходных грузов.

Наконец, глава «Infoline-Аналитика» **Михаил Бурмистров** указывает[35] на то, что планы расширения провозной способности должны учитывать ряд важных аспектов: «*Вторая развилка… будет ли Транссиб перепрофилирован полностью под контейнерное движение. И третий вопрос: будут ли введены экологические ограничения на перевалку угля в портах Дальнего Востока, поскольку в таком случае ОАО "РЖД" следует синхронизировать свои планы с вводом угольных терминалов*». Такое перепрофилирование — оптимальный вариант, если исходить из Транссиба как «сухопутного Суэца», однако не вполне понятно, насколько это реализуемо.

Больше ясности с непосредственными исполнителями. По последним[36] данным, РЖД привлечёт к строительству Минобороны, что, в принципе, традиционно как для Транссиба, так и для российских железных дорог в целом.

Северный путь

Нетрудно заметить, что основным недостатком Транссиба как альтернативы морским перевозкам из Азии в Европу и обратно являются масштабные инвестиции в инфраструктуру. На этом фоне Северный морской путь выглядит более привлекательно. Его недостатком традиционно считается невозможность круглогодичного использования. Однако глобальные изменения климата играют СМП на руку. «*В июле этого года* [2020-го. — СОНАР-2050] *был зафиксирован новый абсолютный минимум ледовитости Арктики за всю историю наблюдений. Её снижение в*

---

[32] Сроки первого этапа расширения БАМа и Транссиба продлены до 2021 года // www.rzd-partner.ru. 13 апреля. 2020. URL: https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/sroki-pervogo-etapa-rasshireniya-bama-i-transsiba-prodleny-do-2021-goda/

[33] Путин поручил доложить о плане по расширению БАМа и Транссиба // РИА Новости. 2 марта. 2021. URL: https://ria.ru/20210302/putin-1599623595.html

[34] Расширение БАМа и Транссиба обойдется бизнесу в десятки миллиардов рублей // lenta.ru. 5 октября. 2020. URL: https://lenta.ru/news/2020/10/05/bamtransib/

[35] БАМ уходит в бесконечность // Коммерсант. 28 сентября. 2020. URL: https://www.kommersant.ru/doc/4509749

[36] Российскую армию отправят достраивать БАМ и Транссиб // finanz.ru. 6 марта. 2021. URL: https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/rossiyskuyu-armiyu-otpravyat-dostraivat-bam-i-transsib-1030156601

морях, где проходит СМП, как облегчит непосредственно доступность и навигацию по данному направлению, так и снизит общие эксплуатационные издержки. Изменение климатической ситуации позволит уменьшить расходы на специальное оборудование, ледоколы, соответствующий экипаж, оснащение береговых объектов. Это не только упростит проход судов через Северный морской путь, но и повысит его конкурентоспособность по сравнению с другими транзитными маршрутами», — комментирует[37] специальный представитель президента по вопросам климата **Руслан Эдельгериев**. К тому же после достройки ледокола проекта «Лидер» (2027) СМП станет возможно использовать круглогодично даже при текущих климатических условиях. Всего таких ледоколов планируется построить три.

Собственно, эти ожидания отражены в Стратегии развития Арктической зоны РФ до 2035 года. Если в 2019–2020 гг. объём перевезённых по СМП грузов колебался в пределах 31-33 млн тонн, то в планах на 2024 год — довести этот объём до 80 млн тонн, а к 2035-му — до 160 млн тонн.

Впрочем, именно контейнерных перевозок на СМП пока немного. Из 33 млн тонн за прошлый год более половины (18,6 млн тонн) приходится на сжиженный газ. Китайские компании, направившие по СМП восемь рейсов, перевезли[38] суммарно только 163,6 тыс. тонн, а общий объём транзитных перевозок составил всего 1,2 млн тонн. Это в 1,8 раза больше, чем в 2019-м, но до Суэца явно далеко. Более того, первый контейнеровоз прошёл по СМП совсем недавно, лишь в 2018 году.

К тому же осенью прошлого года поступило предложение сократить целевой показатель на 2024 год до 60 млн тонн. «Востокуголь», который по плану должен был обеспечить 20 млн тонн загрузки СМП к 2024 году, согласно последним прогнозам, сумеет довести этот показатель только до 5 млн тонн к 2025 году.

«*Вопрос целевых показателей всегда был больным вопросом пропаганды: что 80 млн тонн, что "второй Суэц". Это очень красивые лозунги, но они недостижимы в силу объективных причин. И, поднимая на пропагандистский щит эти лозунги, мы сами себя загоняли в определённую ловушку. Но таково, к сожалению, устройство чиновничьего подхода. Нужна цифра, желательно побольше, а потом мучительные объяснения, почему эту цифру нельзя достичь*», — комментирует[39] директор Информационно-аналитического центра Проектного офиса развития Арктики (ПОРА) **Игорь Павловский**. Однако отметим, что, даже несмотря на эти проблемы, в сравнении с 2017 годом объём перевозок вырос на 430 %, а во времена СССР рекордным стал 1986 год, когда по СМП перевезли 6,5 млн тонн.

Дело не только в пропаганде, но и в том, что СМП изначально развивается как внутрироссийский маршрут, а совсем не как «второй Суэц». Как уже сказано, 20 млн тонн прироста в ближайшие годы должны были обеспечить производители угля. После 2024 года прирост должны обеспечить «Восток Ойл» и «Арктик СПГ 2», чьи сырьевые проекты к тому времени выйдут на полную мощность. Собственно, именно СПГ и должен стать основным грузом СМП, обеспечивая после 2035 года 120 млн тонн загрузки.

То есть это не случайность, а издержки стратегии, по которой даже к 2035 году транзитный трафик СМП должен составлять только 6 %, то есть 7,8 млн тонн.

---

[37] Ветер с Севера // Российская газета. 30 ноября. 2020. URL: https://rg.ru/2020/11/30/kak-izmeneniia-klimata-vliiaiut-na-razvitie-severnogo-morskogo-puti.html

[38] Китайские корабли перевезли более 160 тысяч тонн грузов по Северному морскому пути в 2020 году // chinalogist.ru. 13 января. 2021. URL: https://chinalogist.ru/news/kitayskie-korabli-perevezli-bolee-160-tysyach-tonn-gruzov-po-severnomu-morskomu-puti-v-2020

[39] Севморпуть сдаёт позиции: реальность не дотягивает до амбиций // goarctic.ru. 15 ноября. 2020. URL: https://goarctic.ru/work/sevmorput-sdayet-pozitsii-realnost-ne-dotyagivaet-do-ambitsiy/

Иными словами, иностранцев на этом маршруте пока не особо ждут и не особо зовут. А они, в свою очередь, и сами не очень спешат. В частности, в 2019 году сразу в двух европейских государствах заявили о нежелании использовать СМП. В компании CMA CGM (Франция) признали преимущества маршрута, однако сослались на то, что стремятся быть экологически ответственной компанией, а использование СМП вызывает у них вопросы экологической безопасности. Глава МИД Норвегии перечислил свои претензии: «У СМП есть серьёзные проблемы в отношении всего: от поисково-спасательных работ и недостаточной инфраструктуры на всём протяжении трассы до крайне сурового климата. Это сильно усложняет задачу сделать этот маршрут выгодным и коммерчески успешным, как многие того хотели бы».

Впрочем, в этих отказах есть позитивное зерно: и французы, и норвежцы не только признали экономические выгоды СМП, но и указали, что мешает им пользоваться этим маршрутом. Более того, они дали ценную и бесплатную подсказку. Если сегодня СМП вызывает у потенциальных пользователей маршрута опасения относительно его экологичности, значит, именно экология должна стать его визитной карточкой, особенно учитывая тренд на декарбонизацию морских перевозок.

Причём ничего нового выдумывать не нужно. АЛК (атомный лихтеровоз-контейнеровоз) «Севморпуть» давно существует и осуществляет рейсы на СМП. Грузовые атомоходы могли бы стать визитной карточкой маршрута и соблазнительным выходом для транспортных компаний, реализующих стратегию декарбонизации перевозок. Правда, тогда этот флот придётся строить России, а это явная утопия, по крайней мере до тех пор, пока транзит не будет прописан в стратегии развития СМП. К тому же придётся придумать, что предложить судоходным компаниям, которые хотели бы пользоваться СМП, но возить грузы на своих судах.

Ещё одной проблемой СМП является проходимость, причём не ледовая. «*Проливы, через которые проложен Севморпуть, серьёзно ограничивают осадку и тоннаж кораблей, которые могут проходить через них. В частности, глубина пролива Карские Ворота — 21 м, а пролива Санникова — 13 м. По этому маршруту могут пройти контейнеровозы вместимостью не более 4500 TEU*»[40].

Разумеется, проливы можно углубить. Однако это снова возвращает нас к вопросу экологичности маршрута, а также ставит вопрос стоимости и сложности (с учётом того же экологического фактора) таких работ.

Наконец, у СМП есть политический бэкграунд. Нет, дело тут не только в том, что США под угрозой санкций склоняют другие страны и судоходные компании отказаться от использования СМП. В конце концов, если тот же Китай решит использовать маршрут на регулярной основе, Вашингтону останется лишь смириться. Но есть иная проблема. Подобные маршруты ставят контролирующие их страны в выгодное и даже привилегированное положение, с чем непросто смириться остальным. Они требуют гарантий отказа от использования такого маршрута в политических целях (запрет пользоваться им для одних стран, первоочередное право для других и т. п.). Скажем, право Турции распоряжаться проливами Босфор и Дарданеллы ограничено конвенцией Монтрё, закрепляющей принцип свободы прохода и навигации[41] по морю в проливах как в мирное, так и в военное время. Следовательно, вопрос подписания похожей конвенции может встать и в отношении СМП, если из преимущественно внутрироссийского транспортного коридора он станет превращаться в нечто большее. И тогда придётся выбирать, что важнее: держать один из глобальных транзитных маршрутов или сохранять полный суверенитет в своих территориальных водах.

[40] Если не Суэц, то кто же? // logirus.ru. 2 апреля. 2021. URL: https://logirus.ru/articles/solution/esli_ne_suets-_to_kto_zhe.html

[41] Ограничения на проход существуют, однако касаются в основном военных судов нечерноморских держав

Выводы

Эпидемия коронавируса и закупорка Суэцкого канала в марте — апреле текущего года лишь подсветили риски и тенденции в глобальной торговле и транзите грузов. Торговля набирает обороты, существующие каналы не всегда справляются с ростом грузопотоков: Суэцкий канал уже переваливает 1,2 млрд тонн грузов, а с наращиванием грузоподъёмности контейнеровозов эта цифра в течение 2020-х может вырасти до 1,5-1,7 млрд тонн. Впрочем, объёмы торговли всё равно растут ещё быстрее, и даже расширенных возможностей одной из главных транзитных артерий может не хватить.

Не говоря уже о том, будет ли овчинка стоить выделки. Во сколько обойдётся реконструкция канала для возможности безопасного прохода по нему судов хотя бы 24 000 TEU? А ведь судовладельцам ещё предстоят затраты на декарбонизацию своего флота. Всё это может кардинальным образом изменить рынок глобальных транспортных услуг.

Интерес к этой теме со стороны российского руководства очевиден. Другое дело, что он скорее реактивный, с оглядкой: вроде и хочется иметь свои транспортные коридоры, но так, чтобы не слишком потратиться на их создание. Хочется загрузить их транзитными потоками, однако в стратегиях развития на ближайшие 15 лет мы видим в основном внутрироссийские или экспортные грузы. К тому же даже на уровне пропаганды нет чёткого ответа на вопрос, какой из маршрутов (Транссиб или СМП) мы хотим видеть «вторым Суэцем»? Вернее, судя по текущему трафику и стратегиям развития, на такую роль скорее претендуют железные дороги, под это затачиваются в том числе дальневосточные порты. Однако в таком случае в планах развития этих транспортных коридоров пора отдельным пунктом выделить транзитную составляющую и указывать, какая часть из запланированного прироста в десятки миллионов тонн будет приходиться на обслуживание глобальной торговли.

Перераспределение грузопотоков — вопрос времени и желания застолбить за собой их «кусок». Величина этого «куска» будет зависеть лишь от силы желания.

2050 СОНАР

Союз · Россия · Беларусь · Фабрика смыслов · Нарратив · Кооперация · Интеграция · Политэкономия · Идентичность · Будущее · Прогноз · Анализ · Обороноспособность · Наука и техника · Промышленность · Культура · Точки роста

«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Пронина, д. 2, офис 12

Директор — Боков Василий Сергеевич. Тел.: 8-916-120-07-08. E-mail: vb@sonar2050.org

Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. Тел.: 8-916-215-72-02. E-mail: uralov@sonar2050.org

Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. Тел.: 8-999-714-12-40. E-mail: lizan@sonar2050.org