Вслед за единым дальневосточным авиаперевозчиком в ДФО может появиться аналогичный институт морской логистики?

На минувшей неделе Владимир Путин на совещании с членами правительства поручил министру транспорта РФ Виталию Савельеву оперативно решить проблему морских каботажных перевозок в Дальневосточном федеральном округе.

Глава государства достаточно эмоционально выразил отношение к возникшим транспортным трудностям: «Нельзя же без цемента оставлять целый регион и без других строительных материалов! А за этим, не ровён час, чего-нибудь еще там не будет хватать. Обязательно наведите порядок здесь, и как можно быстрее, и доложите председателю правительства».

В некоторых дальневосточных регионах, действительно, уже многого не хватает. В письме Президенту РФ жители Чукотки, к примеру, сообщили, что в поселок Проведения за время летней навигации «прибыл один корабль». Во многих населенных пунктах автономного округа «закончились капуста, морковь, лук, яблоки. Яиц и молочной продукции тоже нет. Заканчивается картофель».

По сообщениям прессы, транспортная прокуратура начала проверку соблюдения законодательства при организации завоза продукции в районы Крайнего Севера через порт Владивосток.

На Камчатке дефицита продовольствия не ощущается, заявил в интервью «Ъ» депутат Законодательного собрания и известный камчатский предприниматель Рашид Шамоян. Сеть супермаркетов и логистических складов, основанная им, обеспечивает почти пятую часть потребностей края в продуктах питания. Но предприниматель отмечает значительное увеличение сроков доставки контейнерных грузов. Вместо прежних 28–30 дней, они приходят за 45, 50, 60 суток.

Идет задержка доставки и других грузов на Камчатку. В одном из недавних интервью глава региона Владимир Солодов говорил о затянувшихся ожиданиях строительных

материалов. Среди них – металлические конструкции для нового пассажирского терминала международного аэропорта Петропавловска-Камчатского, введение в эксплуатацию которого, даже не говоря о социальном и репутационном значениях современного аэровокзального комплекса, окажет мощное мультипликативное воздействие на широкий ряд отраслей экономики края – туризм, сферу гостеприимства и собственно логистику.

Причины морского транспортного коллапса хорошо известны. Их в очередной раз назвал министр транспорта РФ Виталий Савельев, отчитываясь перед Президентом РФ о мерах, предпринимаемых его ведомством для нормализации положения с доставкой морских грузов субъектам ДФО: «Затяжная пандемия вначале обрушила многолетние цепочки поставок, а затем возник отмененный спрос на перевозку грузов. И маршруты, проходящие по территории России как участника глобального логистического рынка, также оказались в зависимости от этих явлений».

Иными словами, к привычным объёмам грузов, перевозимых российскими операторами, добавился значительный дополнительный поток контейнеров из КНР, Южной Кореи и Японии, переориентированных с других направлений в порты Приморского края для дальнейшей отправки европейским потребителям по Транссибу. Предельно загружен и обратный маршрут. Такая логистическая схема приобрела преимущественную рентабельность после того, как на международном рынке морских перевозок цена на фрахт судов выросла в два с половиной раза, а также увеличилась плата за проход по Суэцкому каналу. Буквально на днях его администрация заявила об очередном росте тарифов на 6 процентов в 1-м квартале следующего года для основных типов судов. Исключение составят круизные лайнеры и СПГ-танкеры.

По этим причинам в настоящий момент российские частные транспортные компании, сообщил Виталий Савельев, «пока ищут суда более экономически выгодные для них, и из-за этого страдает каботажная перевозка в Дальневосточном регионе». Ситуацию обострило и севшее на мель вблизи Находки панамское судно с китайским экипажем Rise Shine. На его борту находились 199 контейнеров с различными товарами. Теперь и это судно, активно курсировавшее между портами Китая и Приморского края, выпало из логистической схемы.

Но принятые меры, надеется руководитель Минтранса, «при отсутствии обстоятельств непреодолимой силы» позволят вывезти все социально значимые грузы из Владивостока, Находки и Восточного получателям до конца ноября. «К середине декабря мы планируем выйти на нормы хранения грузов на морских терминалах, не

превышающие объём нормальной судовой партии, примерно 2 200 контейнеров (сейчас у нас в три раза больше их), и нормализовать ситуацию в портах Дальнего Востока», – также сообщил Владимиру Путину Виталий Савельев.

Минтрансом сформирована дополнительная группировка из пяти судов для отправки грузов на сахалинском и магаданском направлениях. Необходимо еще четыре контейнеровоза, «поиском на рынке которых сейчас занимаются дальневосточные каботажные компании». 10 ноября, в день проведения президентом совещания с представителями правительства, завершалась «погрузка первой партии цемента на теплоход Камчатского морского пароходства «Иван Капралов», который доставит его в Петропавловск-Камчатский».

Минтранс считает необходимым внести изменения в договоры Росморпорта со стивидорскими компаниями, согласно которым переработка социально значимых грузов получит неоспоримый приоритет. Если бизнес не согласится на добровольное включение нового положения в тексты соглашений, ведомство Виталия Савельева намерено инициировать внесение соответствующих поправок в федеральное законодательство о российских морских портах.

Как резервную меру для стабилизации ситуации с каботажными перевозками Минтранс рассматривает возможность создания «специализированной судоходной компании «под Росморречфлотом», которая возьмет на себя часть перевозок социально значимых грузов». Её формирование станет необходимым в том случае, считает Виталий Савельев, «если каботаж будет прирастать», что вполне прогнозируемо, учитывая активную реализацию стратегии государства по опережающему социально-экономическому развитию ДФО.

Только на Камчатке в настоящее время ведется активное строительство таких материалозатратных объектов, как краевая больница, пассажирский терминал международного аэропорта, начинается возведение морского перегрузочного комплекса СПГ в бухте Бечевинской, на очереди реализация других масштабных инвестиционных проектов.

В этих условиях формирование государственной судоходной структуры действительно может нормализовать ситуацию с морской каботажной логистикой. Пример успешной реализации транспортных проблем в таком формате дает создание единой

дальневосточной авиакомпании. С её появлением очевиден прогресс с доступностью и повышением комфортности воздушных перевозок внутри ДФО.

Еще одним направлением нормализации дальневосточных каботажных перевозок уже в следующем году может стать активное задействование полярной логистики, считает генеральный директор «Корпорации развития Камчатки» Константин Коротов.

«Грузы для Камчатки, Магаданской области, Сахалина, тем более для Чукотки вполне целесообразно накапливать в Мурманском и Архангельском транспортных узлах и завозить по Северному морскому пути. Актуальность такого логистического решения представляется тем более рациональной и естественной, если учитывать ближайшую перспективу открытия круглогодичной навигации по СПМ», – сказал Константин Коротов.

Владимир СЛАБУКА