

Участие Китая в освоении Северного морского пути: проблемы и перспективы



Выполнил:
к.э.н.М.В. Ляшенко

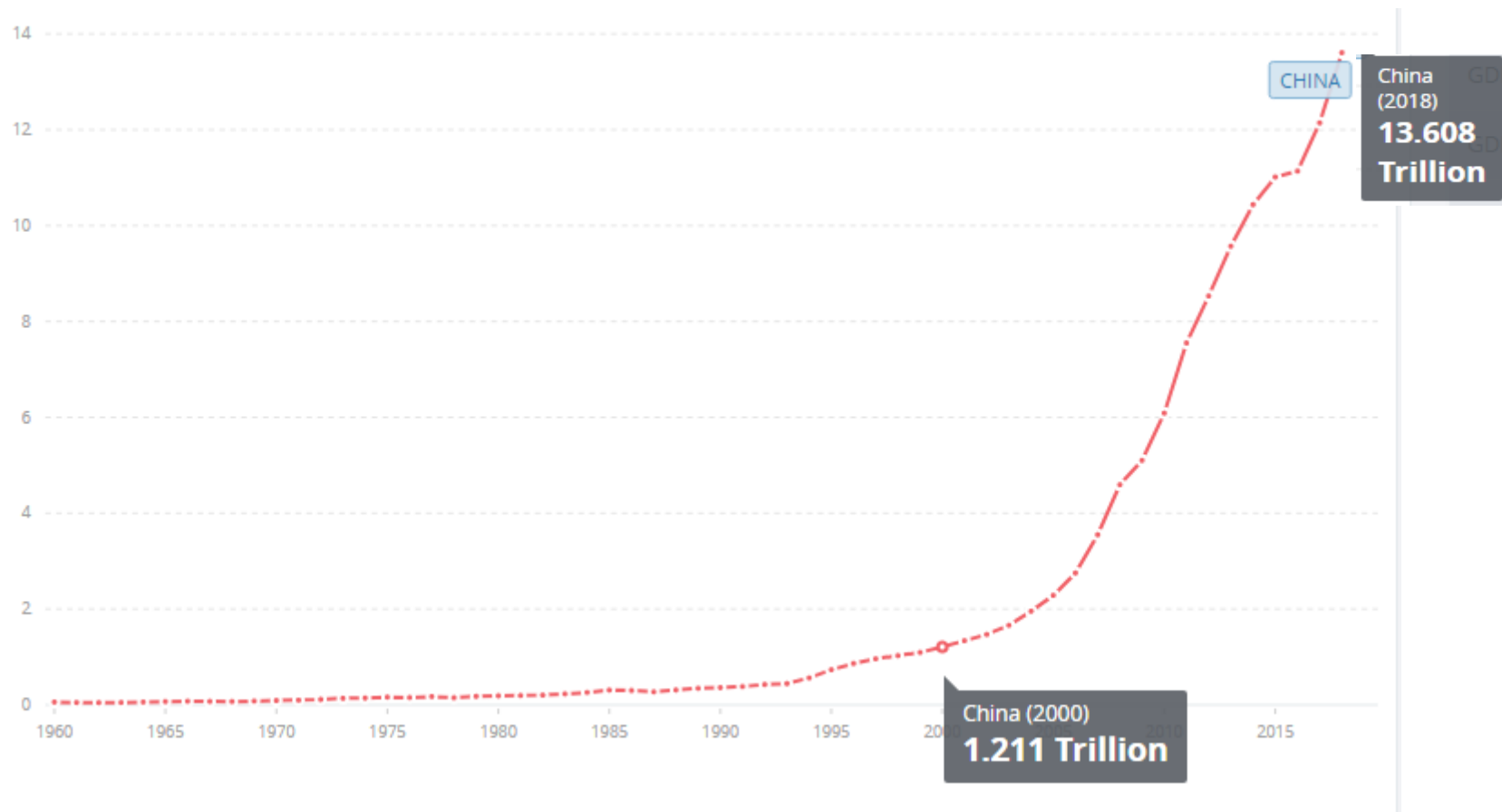
АКТУАЛЬНОСТЬ.

Природные богатства Арктики открывают широкие возможности для международного сотрудничества, привлекая в регион новых участников, в том числе Китай.

Для Китая Севморпуть является наиболее перспективным маршрутом по сравнению Суэцким каналом для поставки товаров в страны Северной и Центральной Европы.

Цель работы: Рассмотреть перспективы
участие Китая в освоении Северного
морского пути

Рост экономики Китая с 1960-2018 г



Международная торговля в 2008-2018 гг и участие в ней Китая трлн.долл.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Экспорт в мире	16,165	12,561	15,301	18,338	18,511	18,951	18,985	16,531	16,031	17,732	19,475
Экспорт Китая	1,431	1,202	1,578	1,898	2,049	2,209	2,342	2,273	2,098	2,263	2,487
Участие Китая в %	8,85	9,57	10,31	10,35	11,07	11,66	12,34	13,75	13,09	12,76	12,77
Импорт в мире	16,595	12,802	15,533	18,527	18,739	19,050	19,131	16,870	16,285	18,043	19,866
Импорт Китая	1,133	1,006	1,396	1,743	1,818	1,950	1,959	1,680	1,588	1,844	2,136
Участие Китая в %	6,82	7,86	8,99	9,41	9,70	10,24	10,24	9,96	9,75	10,22	10,75

Торговые партнеры Китая

Главные покупатели	Доля в экспорте %	Главные поставщики	Доля в экспорте %
США	19,0	Европейский союз	13,3
Европейский союз	16,5	Республика Корея	9,7
Гонконг	12,3	Япония	9,0
Япония	6,1	Тайвань	8,5
Республика Корея	4,6	США	8,4
Все остальные страны	41,5	Все остальные страны	51,1

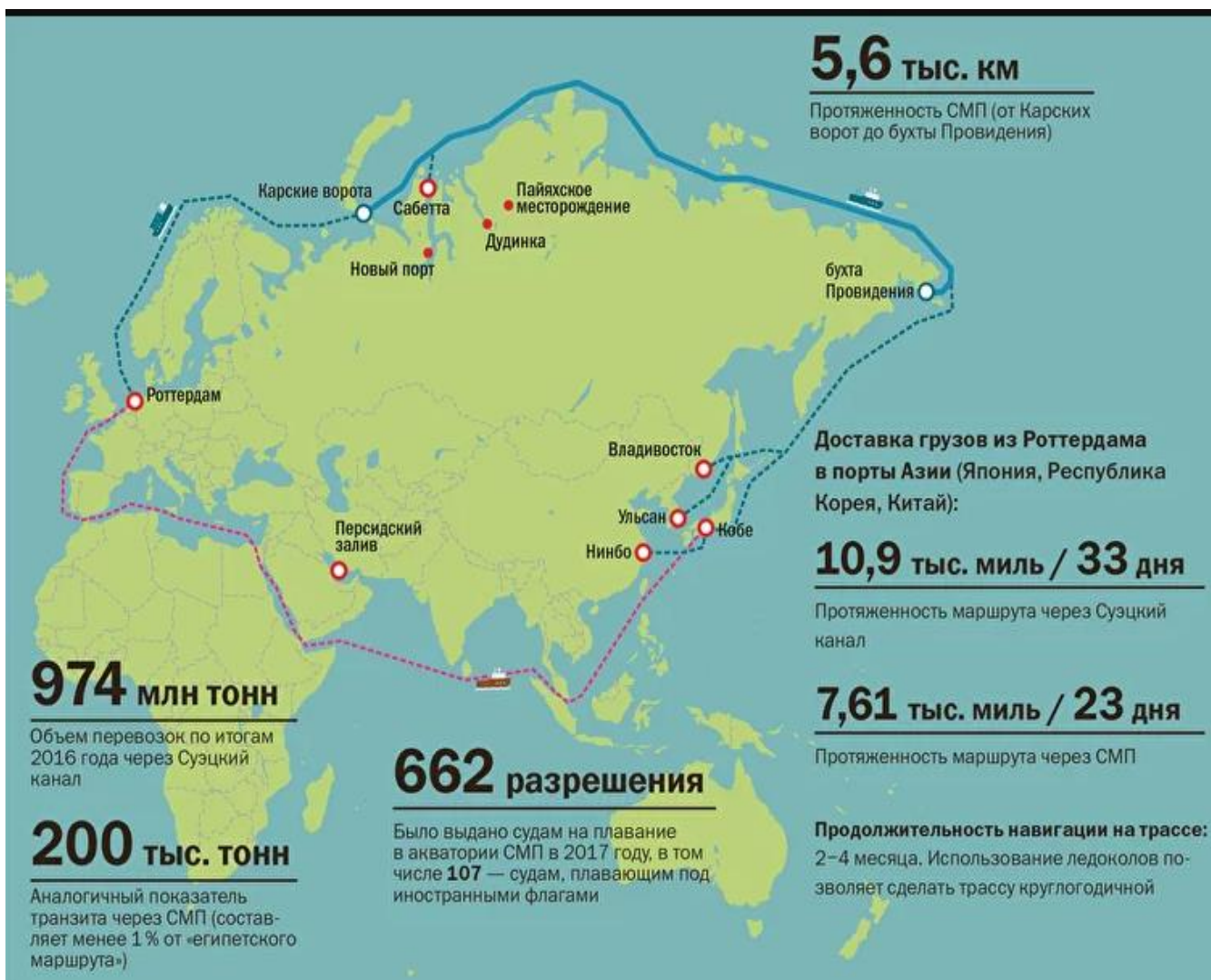
Торговые партнеры Европейского Союза

Главные покупатели	Доля в экспорте %	Главные поставщики	Доля в экспорте %
США	19,7	Китай	20,1
Китай	10,4	США	13,7
Швейцария	8,0	Россия	7,0
Россия	4,6	Швейцария	6,0
Турция	4,5	Турция	3,7
Все остальные страны	52,8	Все остальные страны	49,4

Маршрут Китай-Европа-Китай



Маршруты доставки грузов из Китая в Европу



Расстояние между китайскими и европейскими портами для доставки китайских грузов в Европу по Южному морскому пути, морских миль

Южный морской путь (Суэцкий канал)		Южный морской путь (Суэцкий канал)		Южный морской путь (Суэцкий канал)	
Владивосток – Роттердам	11 478	Шанхай – Роттердам	нет	Шэньчжень – Роттердам	9 873
Владивосток – Гамбург	11 744	Шанхай – Гамбург	нет	Шэньчжень – Гамбург	10 144
Владивосток – Барселона	9 763	Шанхай – Барселона	8 895	Шэньчжень – Барселона	8 172
Владивосток – Марсель	9 641	Шанхай – Марсель	8 796	Шэньчжень – Марсель	8 142
Владивосток – Генуя	9 587	Шанхай – Генуя	8 722	Шэньчжень – Генуя	7 997
Владивосток – Гданьск	12 084	Шанхай – Гданьск	11 239	Шэньчжень – Гданьск	10 518
Владивосток – Лондон	11 412	Шанхай – Лондон	10 567	Шэньчжень – Лондон	9 846

Источник: Планировщик рейса. Режим доступа: <https://www.marinetraffic.com/ru/voyage-planner>.

Расстояние между китайскими и европейскими портами для
 доставки китайских грузов
 в Европу, российского газа и нефти в Китай по морским путям,
 морских миль

Северный морской путь		Северный морской путь		Европейский канал	
Мурманск – Владивосток	5 846	Шанхай – Роттердам	8 013	Мурманск – Роттердам	1 675
Мурманск – Гуанчжоу	7 364	Шанхай – Гамбург	8 081	Мурманск – Гамбург	1 643
Мурманск – Далянь	6 694			Мурманск – Барселона	3 547
Мурманск – Шэньчжень	7 175			Мурманск – Марсель	3 717
				Мурманск – Генуя	3 904
				Мурманск – Гданьск	1 872
				Мурманск – Лондон	2 292

Источник: Планировщик рейса. Режим доступа: <https://www.marinetraffic.com/ru/voyage-planner>.

Проблемы использования СМП Китаем

1. Слабой стороной развития северного морского направления остается суровый и чрезвычайно холодный климат Арктики, температура опускается до отметки -50 градусов по Цельсию.
2. Отсутствие у Китая в настоящий момент достаточного количества судов которые могут работать в ледовых полях СМП.

Ледокольный флот России

- В состав атомного ледокольного флота в настоящее время входят: два атомных ледокола с двухреакторной ядерной энергетической установкой мощностью 75 тыс. л.с. («Ямал», «50 лет Победы») и два ледокола с однореакторной установкой мощностью около 50 тыс. л.с. («Таймыр», «Вайгач»). Их дополняет атомный контейнеровоз «Севморпуть» (мощность реакторной установки - 40 тыс. л.с.). Кроме того, Росатомфлот оперирует тремя судами технологического обслуживания и судном-контейнеровозом «Россита». В его ведении находятся также суда портового флота, предназначенные для обслуживания акватории порта Сабетта: буксиры ледового класса «Пур» и «Тамбей»; ледокольные буксиры «Юрибей» и «Надым»; а также портовый ледокол «Обь».

Грузопоток СМП

- Во многом благодаря атомному ледокольному флоту на трассе СМП фиксируется ощутимый грузопоток.
- В 2015 году по СМП было перевезено около 4 млн тонн грузов. Таким образом, объем перевозок увеличился в 2,7 раз по сравнению с 1998 годом, когда перевозки достигли своего минимума (1,46 млн тонн). Постепенно проводки становятся значимее, возникает больше работы с конкретными, ключевыми заказчиками и проектами, которые предстоит обслуживать вплоть до 2040 года.
- В 2016 году объем перевозок грузов по трассам Северного морского пути составил более 7,3 млн тонн, что на 35% больше, чем в 2015 году.
- В 2017 году под проводкой атомных ледоколов в акватории Северного морского пути проведено 492 судна общей валовой вместимостью 7 175 704 тонны (для сравнения, в 2016 - 410 судов общей валовой вместимостью 5 288 284 тонны).

Интересы Китая в Арктике

- Свои интересы в северных широтах у Пекина есть. В январе 2018-го Госсовет КНР издал первую Белую книгу по политике в Арктике. Там говорится о намерении совместно с другими государствами создавать морские торговые маршруты в рамках инициативы "Полярный шелковый путь". В документе отмечено, что китайские предприятия поощряют за участие в развитии инфраструктуры этих маршрутов и совершение пробных коммерческих плаваний. Кроме того, заявлено, что КНР собирается добывать в Арктике нефть, газ, минеральные ресурсы и неископаемые виды топлива.

"Полярный шелковый путь".

- Использование "Ледового шелкового пути" означает для Поднебесной сокращение маршрута Йокогама — Роттердам более чем на 40% , а если говорить по срокам, то на 9-10 дней. Стоимость фрахта при этом, по разным оценкам, должна упасть на 11,6 — 27,7%. А наличие своих ледоколов позволит Китаю при отправке караванов не зависеть от "Росатомфлота".

Понятно, что при эпизодической отправке грузов это не имеет никакого значения, но если трафик пойдет в резкий рост... В общем, сами можете оценить, какими прогнозами руководствуется КНР, если решила целесообразным построить под эти задачи свой собственный ледокольный флот.

«Снежные драконы» Китая

- Ледокол «Снежный дракон» (Xuelong 2) получит статус 1^{го} национального ледокола и 2^{го}, который будет находиться в распоряжении Китая.
- Введен в эксплуатацию - 1 полугодие 2019 г.
- Ледокол Xuelong 2 - не военный, приписан к Polar Research Institute of China (PRIC) и будет служить как судно снабжения для исследовательских объектов Китая в арктических и антарктических регионах и как НИС, обладающее возможностями для геолого-биологических экспериментов и геодезических работ.
- Китай планирует развивать свой ледокольный флот.

Вывод:

1. Китай заинтересован в эксплуатации Северного Морского пути. Это позволит сократить время по доставке грузов и финансовые расходы.
2. Доставка грузов через Северный Морской путь уменьшит зависимость от Южного морского пути и возможного политического давления на Китай.
3. Китай начал планомерное строительство судов ледового класса для работы в тяжелых условиях Арктики. Это позволит наращивать грузоперевозки по маршруту и не зависеть от ледокольного флота других стран.

Вывод

4. Участие Китая в СМП позволит России уделять больше внимания инфраструктуре СМП и развивать припаллярные территории России.

Спасибо за внимание