

НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

© 2019 **Ильинский Александр Иоильевич**

доктор технических наук, профессор, декан Международного финансового факультета Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, Россия, Москва
E-mail: Allyinsky@fa.ru

© 2019 **Райлян Алексей Иванович**

кандидат юридических наук, доцент кафедры «Анализ рисков и экономическая безопасность» Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, Россия, Москва
E-mail: aralyan@fa.ru

© 2019 **Сорокин Дмитрий Дмитриевич**

студент Факультета экономики и финансов топливно-энергетического комплекса Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, Россия, Москва
E-mail: dmsor98@mail.ru

Статья подготовлена по результатам научно-исследовательской работы, выполняемой в рамках государственного задания в ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» на 2019 год. В статье отражены особенности и основные проблемы формирования транспортной инфраструктуры Северного морского пути в целях развития не только Арктической зоны, но и национальной экономики в целом.

Ключевые слова: Северный морской путь, транспортная инфраструктура, Арктическая зона, морские порты.

В настоящее время проблема развития Северного морского пути (СМП) как международной транспортной магистрали является одной из наиболее актуальных в рамках национальной экономики. Арктическая транспортная система связывает в единое целое огромные территории севера России, омываемые морями Северного ледовитого океана и раскинувшиеся от Мурманска до пролива Беринга на расстоянии более 3200 морских миль. Важнейшим компонентом данной системы является СМП, который пролегает по акваториям четырех арктических морей: Карского моря, моря Лаптевых, Восточно-Сибирского моря и Чукотского моря.

В послании Федеральному Собранию 2018 года Президент Российской Федерации В.В. Путин подчеркнул необходимость наращивания объема грузоперевозок по СМП до 80 млн. тонн уже к 2024 году. Так, в п. 15 Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры предусмотрено увеличение мощностей морских портов Российской Фе-

дерации, включая порты Дальневосточного, Северо-Западного, Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов, развитие СМП и увеличение грузопотока по нему до 80 млн. тонн и др. Важно подчеркнуть, что в уже ноябре 2019 года объем грузоперевозок по СМП превысил 26 млн. тонн. В 2018 году грузооборот по СМП составил более 20 млн. тонн, а в 2016 году — 7,5 млн. тонн, впервые превысив показатели, достигнутые в СССР, когда в 1987 году по СМП было перевезено 6,7 млн. тонн [1]. Основная грузовая база и ключевые добывающие проекты с прогнозом перевозки грузов до 2030 года с использованием возможностей крупнейших владельцев арктических судов в РФ отражены на рисунке 1 [2]. Активное освоение месторождений на побережье арктических морей приводит к стремительному росту объемов морской транспортировки углеводородного сырья, в том числе круглогодичном вывозе углеводородов как в западном, так и в восточном направлениях из трех портов в Карском море: Сабетта (сжиженный природный газ), Диксон (каменный уголь) и Новый Порт (нефть).

Однако серьезные трудности в развитии СМП представляют неблагоприятные природно-климатические условия, так как они,

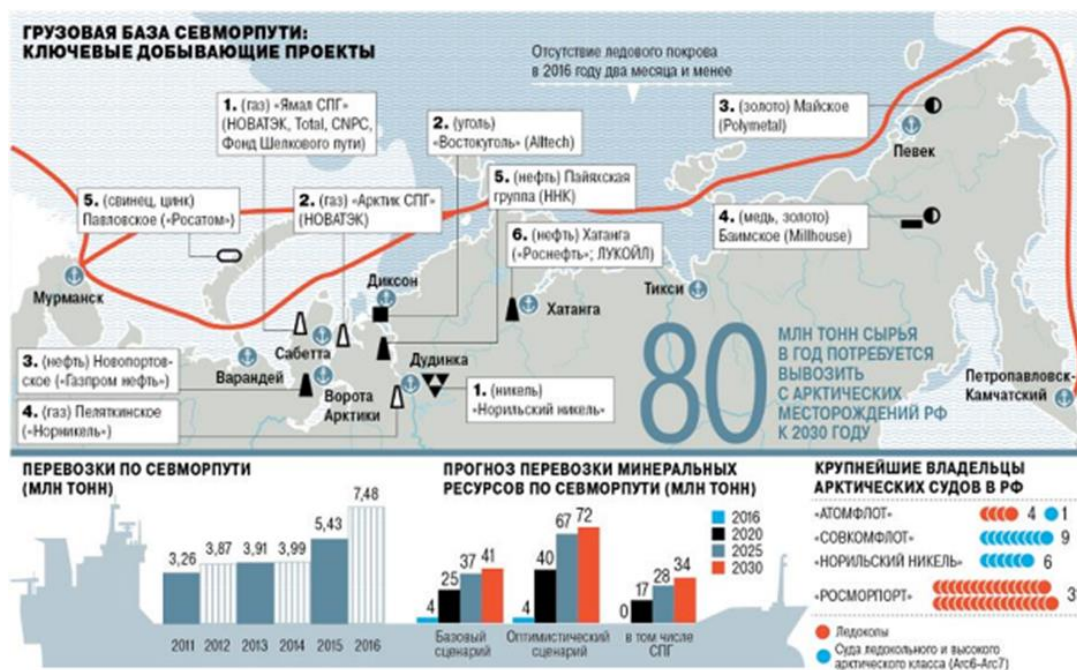


Рисунок 1. Грузовая база Северного морского пути
 Источник: <https://tvzvezda.ru/news/forces/content/201811301214-3lel.htm>

в большей степени, имеют негативные черты. Арктика значительно отличается от других территорий России экстремальными природно-климатическими условиями, низкой плотностью населения, очаговым характером освоения и развития территорий, значительной удаленностью от основных промышленных центров. Экономика региона характеризуется высокой энергоемкостью и зависимостью от поставок топлива, продовольствия и прочих товаров первой необходимости из других регионов России. Важным фактором, влияющим на развитие СМП, являются также сложные навигационные условия из-за неравномерных глубин на маршрутах плавания, состояния ледовой обстановки, низкой температуры, туманов [3].

Следующим фактором, который усложняет развитие СМП как международной транспортной магистрали, является неопределенность в отношении возможных климатических изменений. В настоящее время речь идет о процессах глобального потепления, что приведет к сокращению ледового покрова и природно-ландшафтными изменениям и отразится на надежности объектов транспортной системы СМП [5].

Важными связующими звеньями СМП являются такие порты как Магадан, Мурманск, Анадырь, Архангельск, Варандей, Владивосток, Витино, Диксон, Дудинка, Кандалакша, Нарьян-Мар, Онега, Мезень, Певек, Провидения, Петропавловск-Камчатский, Тикси, Хатанга и

пр. В данном аспекте целесообразно отметить важные задачи их развития: расширение грузопотоков, которые проходят через данные порты; реализация крупных инвестиционных проектов, создание наземной транспортной инфраструктуры и пр. При этом морские порты Архангельск, Мурманск, Владивосток, Витино, Кандалакша, Онега, Петропавловск-Камчатский имеют круглогодичную навигацию. Согласно «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» Мурманск модернизируется для восстановления функций СМП для безопасного плавания по его трассам, в том числе предусмотрено создание новых портовых (транспортно-логистических) комплексов и рейдовых отгрузочных терминалов. В перспективе в период до 2030 года порты Мурманск и Витино будут перегружать приблизительно 10 млн. тонн нефтепродуктов на экспорт. Развитие транспортной инфраструктуры Архангельской области будет нацелено на реализацию приоритетного проекта строительства глубоководного района морского порта Архангельска.

Важной составляющей СМП являются перегрузочные хабы, цель создания которых перевалка грузов, в том числе сжиженного природного газа с судов ледового класса на суда иных классов для более эффективной транспортировки потребителям как в восточном, так и в западном направлении. Например, для сокращения протяженности маршрута газозовов высокого

ледового класса Arc7 и повышения эффективности СПГ-проектов на Ямале и Гыдане. Так, хаб на Камчатке уже запланирован к вводу в эксплуатацию в 2023 году. Аналогичный проект планируется к реализации в порту Архангельск: глубоководный хаб проектируется к северу от акватории Двинского залива Белого моря и будет способен обрабатывать крупнотоннажные суда с максимальной осадкой до 14,5 метра и дедвейтом до 100 тыс. т, что значительно превысит действующие технические параметры порта — 9,2 метра и до 30 тыс. т, соответственно.

Плавание судна в ледовых условиях, как самостоятельное, так и при проводке ледоколом, накладывает на конструкцию корпуса и мощность энергетической установки дополнительные требования. Способность судна совершать плавание в ледовых условиях различной сложности определяется ледовым классом судна.

Для повышения эффективности морских перевозок существует устойчивый тренд увеличения доли крупнотоннажных судов арктического флота. Увеличение размеров судов, в свою очередь, ведет к увеличению их осадки, что приводит к необходимости использования более глубоководных северных морских трасс СМП, которые отличаются более тяжелыми и сложными ледовыми условиями.

Целесообразным представляется развитие ледокольного флота для обеспечения судоходства по СМП. В настоящее время ведется строительство трех двухосадочных атомных ледоколов ЛК-60Я проекта 22220 — «Арктика», «Сибирь» и «Урал». Четвертый ледокол этого проекта планируется ввести в эксплуатацию в 2024 году, а пятый ледокол ЛК-60Я в 2026. Стоимость постройки первых трех ледоколов серии ЛК-60Я равна 121,4 млрд. руб., а стоимость четвертого и пятого ледоколов проекта 22220 определена в 100 млрд. руб. Постройка сверхмощного атомного ледокола «Лидер» с мощностью на

валах 120 МВт начнется в 2020 году на стапелях дальневосточного судостроительного комплекса «Звезда».

Сегодня при стратегическом планировании использования новых ледоколов и функционирования СМП необходимо практически решить вопрос об увеличении использования ледокольных перевозчиков и отхода от модели караванной проводки, разработанной в советское время [6]. Как утверждает «Атомфлот», лучший и самый безопасный вид транспортировки по СМП — караваны или отдельные суда, сопровождаемые ледоколами. Это позволяет использовать суда низкого ледового класса, строительство и эксплуатация которых дешевле, чем судов с большей ледовой проходимостью, предназначенных для независимой навигации. Скорость движения при безледокольном плавании, вероятность ледовых повреждений и риск попадания в ледовый плен будет в большой степени зависеть от правильного выбора оптимальных вариантов и маршрутов плавания.

В данном аспекте основными задачами развития арктических портов и повышения уровня инвестиционной привлекательности СМП являются:

- Строительство и ввод в эксплуатацию новых ледоколов.
- Необходима глобальная модернизация портовой инфраструктуры и ее техническое переоборудование.
- Повышение уровня экспорта углеводородов и продукции горнодобывающей промышленности.
- Необходимо увеличение портовых мощностей, создание единой логистической системы с авто- и железнодорожным транспортом.
- Формирование эффективной магистрали арктического транзита и обслуживание судов, осуществляющих перевозку грузов по СМП и пр.

Библиографический список

1. Объем перевозок грузов в акватории Севморпути превысил 26 млн. тонн// <http://pro-arctic.ru/17/11/2019/news/38322>
2. С 2019 года иностранные военные корабли будут ходить по Севморпути по уведомлению // <https://tvzvezda.ru/news/forces/content/201811301214-3lel.htm>
3. Бакланов П. Я., Мошков А. В., Романов М. Т. Географические и геополитические факторы и направления долгосрочного развития Арктической зоны России // Вестник Дальневосточного отделения Российской академии наук. — 2015. — Т. 2. — № 180. — С. 5–15
4. Пухова М. М. Влияние природно-климатических факторов на функционирование Северного морского пути // Самоуправление. — № 2 (115). — Т. 2. — 2019. — С. 422–424
5. K. Sherman and A. M. Duda, Large marine ecosystems: An emerging paradigm for fishery sustainability // Fisheries. — 1999. — № 24 (12). — P. 15–26.