DOI: 10.17117/na.2015.12.01.151

Поступила (Received): 28.12.2015

<http://ucom.ru/doc/na.2015.12.01.151.pdf>

Дурягин Н.Н.
**Морской порт Сабетта – основной логистический
центр в Российской Арктике**

Duriagin N.N.
Sabetta sea port – the main logistics center in Russian Arctic

В последнее время на роль ключевого логистического центра Арктической зоны России выходит перспективный строящийся морской порт Сабетта. Порт Сабетта будет иметь установки по сжижению природного газа. Однако он будет ориентирован не только на углеводородные грузы, а также будет многофункциональным терминалом. Морской порт Сабетта имеет высокое значение в развитии Северного морского пути и всего Арктического региона страны

Ключевые слова: логистический центр, Сабетта, морской порт

Lately the promising under construction sea port Sabetta is getting the key logistics center of Russian Arctic zone. The port Sabetta will have the installation for the liquefaction of natural gas. However, it will be focused not only on hydrocarbon cargoes but it also will be multifunctional terminal. The sea port Sabetta has high value in developing of the Northern sea route and the entire Arctic region of the country

Key words: logistics center, Sabetta, sea port

Дурягин Никита Николаевич

Бакалавр

Московский государственный университет путей
связи

г. Москва, ул. Образцова, 9

Duriagin Nikita Nikolaevich

Bachelor

Moscow state university for railway engineering
Moscow, Obraztsova st., 9

На сегодняшний день логистическая инфраструктура в Российской Арктике развита очень слабо. Во многих северных регионах России для обеспечения транспортной инфраструктурой необходимо строительство новых мощностей, таких как заводы по переработке сырья, порты, транспортно-логистические центры, и коммуникаций, таких как железные дороги, автомобильные дороги, организация водных маршрутов, электроснабжение.

Неразвитость логистической инфраструктуры стала ограничивающим фактором для возрастающего объема грузооборота между Европой и Азией. В этих условиях увеличивается значение Северного морского пути (далее – СМП), который может стать одним из важнейших морских транспортных маршрутов между Европой и Азией. Строящийся в Обской губе порт Сабетта – важный порт, который будет находиться на маршруте СМП. Кроме того, порт Сабетта может стать транспортным узлом (хабом), где будут пересекаться различные виды транспортных коммуникаций.

Арктический регион в своих недрах содержит огромное количество углеводородного сырья, которое применяется в качестве топлива, для производства пластмасс, лакокрасочных материалов и многого другого. Кроме этого, совершенствуются методы транспортировки определённых видов природных ресурсов. Так, например, существует современная технология по крупнотоннажному сжижению природного газа. Сжиженный природный газ можно перемещать из одного пункта в другой с помощью морского транспорта, разумеется, специализированными морскими судами, которые называются газовозами. Этот вид судов производит заправку и выгрузку в специальных портах, которые располагают ёмкостями со сжиженным газом.

Таким образом, в последнее время на роль ключевого логистического центра Арктической зоны России выходит перспективный строящийся морской порт Сабетта, находящийся в Ямало-Ненецком автономном округе (далее – ЯНАО). Название порта было утверждено Постановлением Правительства РФ от 25.04.2013 № 374 [1]. Предполагается, что порт Сабетта будет иметь установки по сжижению природного газа мощностью 16,5 млн. тонн в год. Согласно расчетам, терминал будет, по большей части, экспортным и его грузооборот на первом этапе (2017 год) будет составлять 5 млн. тонн грузов в год с дальнейшим увеличением до 20-25 млн. тонн в год [2]. Ресурсной базой по добыче природного газа в этом районе будут служить Южно-Тамбейское месторождение, Геофизическое и Салмановское месторождения, а также акватория Обской губы (её северной части) [3].

Однако порт Сабетта ориентирован не только на углеводородные грузы, а также будет многофункциональным терминалом. В порт смогут заходить не только танкеры-газовозы, но и сухогрузы со строительными материалами, военные корабли, а также пассажирские суда и туристические яхты.

На сегодняшний день железной дороги к порту Сабетта нет, и существует острая необходимость её строительства. Без железной дороги логистического потенциала у порта не будет. Поэтому уже существуют планы по строительству железнодорожных путей до порта Сабетта. В качестве стратегического партнера для строительства участка железной дороги Бованенково – Сабетта и моста через Обь рассматривается шведская компания – Инвестиционный Фонд «Rise Capital». В перспективе провозная способность магистрали может достигать 35 млн тонн [6].

Согласно транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года [4], порт Сабетта предназначен для перевалки сжиженного природного газа и газоконденсата и других грузов. Сумма затрат на строительство первоначально рассчитывалась в 73,2 млрд. рублей, но она возросла и сейчас объём инвестиций составляет 97,2 млрд. рублей. Инвестирование в проект осуществляется в форме государственно-частного партнёрства (71,3 млрд. рублей – финансирование из бюджета, 25,9 млрд. рублей – внебюджетные средства) [5]. Порт Сабетта может привлекать большое число инвесторов, в качестве которых могут выступать такие крупные компании, как ПАО «Газпром», ОАО «РЖД», ОАО «Ямал СПГ», ПАО «Сибур», АО «СМП Банк» и другие.

Морской порт Сабетта имеет высокое значение в развитии СМП и всего Арктического региона страны. Сложность в строительстве порта складывается из нескольких факторов, таких как:

- сложность в обеспечении строительными материалами с суши из-за отсутствия автомобильных и железных дорог;
- присутствие ледового покрова в течение 8-10 месяцев в году, из-за чего значительно сокращён период безледокольной навигации в акватории порта;
- низкие температуры воздуха и сильные ветра;
- наличие торосистых льдов.

В связи с влиянием негативных факторов на ход строительства морского порта Сабетта, для помощи в организации и ускорения строительства используются суда ледового класса для проводки грузовых судов в порт и работы в акватории порта [4]. В порту Сабетта суда ледового класса с малой осадкой производят ледокольную работу, в том числе освобождая акваторию ото льда непосредственно у причалов. После завершения в 2016 году дноуглубительных работ суда с большей осадкой смогут заходить в порт.

Строительство Сабетты в таких экстремальных условиях требует логистических решений по обеспечению своевременности доставки и сохранности строительных материалов и продовольственных запасов. Кроме того, после завершения строительства и начала функционирования порта, возникнет необходимость в обслуживании портовых мощностей и инфраструктуры порта. Для того, чтобы качество обслуживания было на высоком уровне, необходимо внедрение инновационных материалов и методов по обслуживанию инфраструктуры, так как суровые погодные условия требуют более прочных и устойчивых к отрицательным температурам материалов. Всё это будет способствовать развитию технологий, которые могут быть применимы не только конкретно к обслуживанию порта Сабетта, но к объектам в других сферах экономики.

В обозримом будущем, когда будет завершено строительство порта и утверждён план по строительству железнодорожной магистрали в Арктической зоне России (Северный широтный ход), морской порт Сабетта станет транспортным узлом, где будет происходить перевалка грузов с морского и железнодорожного транспорта, а также осуществляться временное хранение грузов. Маршруты импорта товаров из стран Азии могут быть построены следующим образом: из азиатских портов Токио, Йокогама, Пусан, Шанхай, Гонконг и других морские суда будут следовать по Тихому океану через Берингов Пролив, затем через Чукотское, Восточно-Сибирское, Лаптевых и Карское моря заходят в Обскую губу, где и расположен морской порт Сабетта. Далее, после перевалки с морских на речные суда грузы могут следовать по реке Обь и доставлять грузы по Сибири, либо железнодорожные составы могут осуществлять перевозки в районы Сибири, Урала, Северные районы европейской части России, а оттуда в центр и на юг европейской части России.

Мировой опыт подтверждает, что вокруг морских портов, особенно разнонаправленных, концентрируются промышленные центры и, соответственно, промышленные предприятия. В частности, такие предприятия, в основном, ориентированы на получение импортного сырья и его переработку, либо, наоборот,

на использование собственного сырья для переработки и дальнейшей отправки за рубеж.

Морской порт Сабетта повысит статус Северного морского пути, как одного из основных транспортных коридоров, связывающих Азию и Европу. Сейчас Северный морской путь пользуется невысокой популярностью у грузоперевозчиков из-за сложной ледовой обстановки. Грузоперевозчикам необходимо собственным примером доказать, что перевозки по СМП являются такими же надёжными, как и перевозки через Суэцкий канал, и имеют минимальные риски. Именно порт Сабетта может помочь Российской Федерации показать жизнеспособность морской транспортной артерии – Северного морского пути. Если российские перевозчики будут использовать СМП, например, доставляя грузы в порт Сабетта, а дальше производить перевалку на морской транспорт, то и иностранные перевозчики начнут проявлять интерес в использовании СМП.

Список используемых источников:

1. Постановление Правительства РФ от 25.04.2013 № 374 «О присвоении наименования географическому объекту в Ямало-Ненецком автономном округе».
2. «Морские ворота» Ямала. Как идет строительство морского порта Сабетта // Транспортный комплекс. Стратегия развития. Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России». 2015. №4. С. 8.
3. Pro-gas.ru. URL: <http://pro-gas.ru>
4. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации».
5. «Круглогодичная навигация порта Сабетта». Проблемы Северного морского пути // Арктика: экология и экономика. 2015. № 3 (19). С. 88-95.
6. Фролова Ю. Ямал нашел шведскую семью. URL: <http://ura.ru/articles/1036263609>

© 2015, Дурягин Н.Н.

Морской порт Сабетта – основной логистический центр в Российской Арктике

© 2015, Duriagin N.N.

Sabette sea port – the main logistics center in Russian Arctic