УДК 338.27

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Смирнов Алексей Юрьевич

Д.э.н., доцент

Санкт-Петербургский государственный морской
технический университет

Аннотация: В статье рассматриваются меры государственной поддержки мореплавания по Северному морскому пути. Особое внимание уделено проблеме эффективного использования современных атомных ледоколов в Восточном секторе Севморпути в условиях их эксплуатации в течение круглого года.

Ключевые слова: Северный морской путь, ледоколы, государственная поддержка, эффективность государственной поддержки, ледовая проводка

STATE SUPPORT FOR THE DEVELOPMENT OF THE NORTHERN SEA ROUTE

Smirnov Aleksey Yur'yevich

Abstract: The article considers the measures of state support for navigation along the Northern Sea Route. Special attention is paid to the problem of effective use of modern nuclear icebreakers in the Eastern sector of the Northern Sea Route in the conditions of their operation throughout the year.

Key words: Northern Sea Route, icebreakers, state support, efficiency of state support, ice wiring.

По мнению автора, для активного развития навигации по Северному морскому пути необходимо использование мер государственной поддержки, направленных на создание необходимой инфраструктуры. Среди важнейших задач государства по развитию инфраструктуры Северного морского пути можно выделить следующие:

- обеспечение ледокольной проводки кораблей и судов. Ледоколы

должны находиться в определенных точках маршрута, что необходимо для круглогодичной навигации всех типов судов;

- обеспечение безопасности перевозок, включая создание спасательных станций и средств обеспечения помощи ;

- формирование единой системы разведки и мониторинга на всей трассе Северного морского пути с целью осуществления плавания судов и предоставления оперативной информации тем из них, которые следуют через потенциально опасные участки трассы;

- создание современной космической арктической спутниковой группировки, что позволит проводить мониторинг ледовой обстановки в режиме реального времени, снизив риски, возникающие в процессе транспортировки грузов.

Среди всех указанных мер поддержки наиболее затратными являются меры по строительству новых атомных ледоколов, способных обеспечить круглогодичную навигацию как в Западном, так и в Восточном секторах Северного морского пути. Необходимо отметить важность государственной политики в сфере судостроения, поддержка которого рассматривается федеральным правительством в качестве одного из приоритетных направления своей деятельности [1].

Оценка эффективности мер государственной поддержки – важная и значимая народнохозяйственная проблема [2]. Однако для оценки эффективности такого рода решений достаточно трудно найти соответствующий критерий. Дело в том, что общепринятого критерия эффективности мер государственной поддержки не существует, поскольку принимаемые решения имеют разный временной горизонт и ориентированы на достижение разных экономических и социальных результатов. В тоже время в качестве одного из возможных критериев эффективности государственной поддержки можно рассматривать динамику морских и внутренних водных перевозок, поскольку основной задачей, которую призвано решать гражданское судостроение, как в текущем периоде времени, так и в долгосрочной перспективе является обеспечение народнохозяйственных потребностей в перевозке грузов, создание условий для развития морской торговли.

Тем самым динамика объемов перевозки грузов по Северному морскому пути в конечном итоге будет определять эффективность мер государственной поддержки судостроения, направленных на повышение инновационного потенциала отечественной судостроительной промышленности, максимальное

использование современных технологий при производстве морских кораблей и судов.

В то же время данный показатель нельзя рассматривать в качестве единственного критерия эффективности мер государственной поддержки судоходства по Северному морскому пути. Можно предположить ситуацию, в которой существенное увеличение объемов государственных инвестиций не будет сопровождаться аналогичным ростом объемов перевозок. Так, для обеспечения круглогодичной навигации в Восточном секторе Северного морского пути необходимо использование современных атомных ледоколов типа «Лидер» с мощностью на валах 110 МВт, стоимость которых превышает 100 млрд. руб. за единицу [3].

Таких ледоколов может потребоваться не менее четырех при условии их активной эксплуатации в период с февраля по март, когда толщина льда в Восточно-Сибирском море, море Лаптевых и Чукотском море достигает максимального значения. Особенно сложная ситуация складывается в этот период в районе Новосибирских островов, что обусловлено как имеющимися морскими течениями, так и большим количеством речного льда, который приносит ветер приносит из устьев рек Лена, Хатанга, Оленёк и Яна [4]. При этом уменьшение толщины ледового покрова в данном районе мореплавания в конце XX века и первой половине XXI века осуществляется крайне медленными темпами. Следовательно, не приходится рассчитывать на возможность самостоятельного движения в этом районе судов даже имеющих высокий арктический класс Arc 7 без ледокольной проводки. Поскольку толщина льда в этой зоне превышает 3 м, ледоколы типа «Лидер» являются единственными типом кораблей, которые смогут в среднесрочной перспективе обеспечить ледокольную проводку судов в Восточном секторе Северного морского пути. Впрочем, ледокол типа «Лидер» должен быть сдан в эксплуатацию только в конце 2027 г. Учитывая негативный опыт строительства ледоколов типа «Арктика» нельзя исключать некоторую корректировку сроков строительства этих судов в сторону увеличения.

В результате с увеличением тоннажа транспортных судов при их использовании на трассе Северного морского пути значимость проблемы движения во льдах только возрастает. Это обусловлено тем, что чем шире транспортное судно, тем на большую величину придется доламывать кромки ледового канала при движении за ледоколом. Следовательно, тем больше будет падать скорость при движении ледового каравана. При этом при воздействии

ледовых сжатий одинаковой силы в дрейфующем льду задержки во льдах будут вероятны и более долговременны также у более крупных судов. Аналогичным будет поведение каравана и при преодолении торосов. Тем самым, время преодоления ледового участка, а значит и время кругового рейса, у более крупных судов будет больше [5].

Самый большой в мире атомный ледокол типа «Лидер», строящийся на верфи «Звезда» имеет ширину 47,7 м, что в будущем позволит ему в одиночку осуществлять проводку большого количества судов, эксплуатируемых в зоне Северного морского пути. В то же время современные танкеры-газовозы типа «Ямалмакс», используемые «Новатеком» для транспортировки сжиженного природного газа с завода «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2» имеют ширину 50 м. Следовательно, для проводки таких судов в восточном секторе Северного морского пути необходимо использовать два ледокола типа «Лидер», что существенным образом удорожает проводку. При такой схеме проводки потребуется четыре ледокола, работающих парами: два должны будут располагаться в районе Берингова пролива, а еще два в Карском море.

Отметим, что предлагаемая схема использования ледоколов является достаточно абстрактной и не учитывает конкретные условия их эксплуатации. Конкретные возможности ледоколов типа «Лидер» станут понятны только после ввода в эксплуатацию головного судна и его использования для ледовой проводки танкеров типа «Ямалмакс» по Восточному маршруту Северного морского пути.

Таким образом, увеличение объемов государственной поддержки мореплавания по Северному морскому пути должно сопровождаться адекватным ростом объем перевозки грузов, что позволит в полной мере использовать ограниченные финансовые ресурсы национальной экономики в среднесрочной перспективе.

Список литературы

1. Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений», утверждена Постановлением Правительства РФ от 15.04.2014 №304 (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 18 марта 2021 г. N 404) // СПС КонсультантПлюс
2. Smirnov, A. (2020). The Northern Sea Route cargo transportation

development. E3S Web Conf. Key Trends in Transportation Innovation (КТТИ-2019). Vol. 157, <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202015705005>

3. План развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года, утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2019 г. № 3120-р // СПС КонсультантПлюс

4. Холопцев А. В. Перспективы безледокольной навигации судов класса Arc7 в районе Новосибирских островов в зимний период // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. - 2019. - №5(57). - С. 867-879. doi: 10.21821/2309-5180-2019-11-5-867-879

5. Абрамов А.В., Загородников М.А., Смирнов А.Ю., Хмара Д.С. Развитие ледокольного флота России / В сб. науч. тр. Современные проблемы инновационной экономики: материалы VI региональной научно-практической конференции. – СПб.: Изда-во СПбГМТУ, 2020. – С. 5-15.