

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОРТОВ СМП: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Юрий Танасюк,
к.в.н., с.н.с., НИИ ВА МТО
им. генерала армии А.В. Хрулева

Евгений Королев,
к.в.н., с.н.с., НИИ ВА МТО
им. генерала армии А.В. Хрулева

Аннотация. Статья посвящена современным проблемам развития инфраструктуры портов СМП и возможным путям их решения.

Ключевые слова. Арктические порты, стратегия развития, грузооборот.

Annotation. The article talks about the stages of the development of information transmission systems, satellite and digital communications, digital television, digital railway, digital space, digital economy, digital accounting, electronic and digital payments, digital and electronic government; it speaks about the role of digital technologies in improving the efficiency of management of any objects or processes, the possibilities of transition to a qualitatively new level of organization, technology and the degree of logistics of the functioning of transport and other systems.

Key words. Arctic ports, development strategy, goods turnover.

Северный морской путь (СМП) – самый короткий и безопасный путь доставки европейских грузов в страны Арктического Тихоокеанского региона (АТР). По СМП перевозится и перерабатывается основная часть северных российских и транзитных международных грузопотоков. Данная транспортная система России обеспечена железными дорогами только лишь в западной части. Автомобильных магистралей на побережье Арктики нет [1].

«В начале 2000-х годов мощность портов России составляла 300 млн т, за 17 лет мы увеличили ее в три раза. В начале прошлого года впервые в истории совокупная мощность портов России преодолела отметку в 1 млрд т (рис. 1). Это на две трети больше, чем показатели всего СССР», – отметил Президент РФ В.В. Путин 1 марта 2018 года, выступая с посланием к Федеральному собранию [2].

Существующие проблемы

Строительство инфраструктуры портов РФ в Арктике в основном происходило с 1970 по 1980 годы. В конце XX века при распаде СССР оборудование и оснащение портов постепенно стало приходить в негодность. Не производился капитальный ремонт сооружений, кранов, причального фронта. Не

было строительства новых мощностей в связи с падением грузопотока [3].

За период эксплуатации большому износу подверглось портовое хозяйство и подходные каналы, расположенные вдоль Северного морского пути (рис. 2). Во всех портопунктах и поселках, располагаемых вдоль побережья, возникла проблема по обеспечению их электроэнергией, водоснабжением и теплом.

Рассматривая современную инфраструктуру портов СМП, многие ученые пришли к выводу о необходимости срочного возрождения портового хозяйства. Кроме этого, в реконструкции и дноуглублении нуждаются подходные каналы и акватории портов для возможности приема крупнотоннажных судов. В плачевном состоянии находятся средства аварийно-спасательной службы портов, мало вспомогательно-

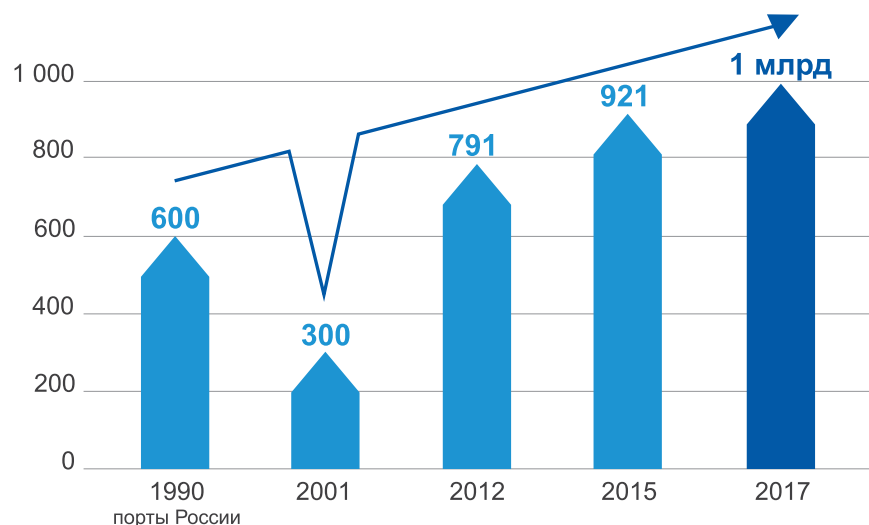


Рисунок 2. Мощность морских портов России
Источник: [1]

го флота по бункеровке судов, приему льяльных (загрязненных) и нефтесодержащих вод, твердых отходов [4].

Слабо развита система пунктов пропуска через государственную границу, на начальной стадии развития находятся службы мониторинга и экологического контроля.

Сейчас происходит возрождение инфраструктуры портов СМП после долгих лет перестройки и становления на капиталистический путь развития.

Согласно постановлению Правительства РФ 2014 года № 366 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года»», разработан план строительства и реконструкции транспортной системы СМП.

Предусматривается модернизация основных северных портов: Архангельск, Мурманск, Хатанга, Диксон, Тикси и ряда других. Заканчивается строительство порта Сабетта, создаются новые транспортно-логистические комплексы и отгрузочные терминалы: Варандей, Индига, Харасавей. На островных территориях – архипелагах Новая Земля, Земля Франца-Иосифа, Новосибирских островах, острове Врангеля и других – восстанавливается система портопунктов для каботажного плавания.

В качестве примера рассмотрим строительство нового глубоководного района Архангельского порта, который обеспечит удобный доступ в Северную Атлантику. Данная транспортно-логистическая схема направлена на развитие связей России с торговыми партнерами стран ЕС, Северной и Южной Америки, Центральной и Юго-Восточной Азии.

Запланировано создание четырех перегрузочных комплексов, способных обеспечить прием судов грузоподъемностью до 75 тыс. т с общим грузооборотом порядка 28 млн т в год. Будет построено 17 грузовых причалов. Общий объем капитальных вложений составит 25 млрд руб.

В рамках проекта «Ямал СПГ» АО «Межрегионтрубопроводстрой» завершает строительство порта Сабетта, предназначенного для обеспечения круглогодичной навигации судов по СМП с 2019 года.

Сабетта – это первый многоцелевой международный порт, предназначенный для переработки, закачки сжиженного газа в суда-газовозы и

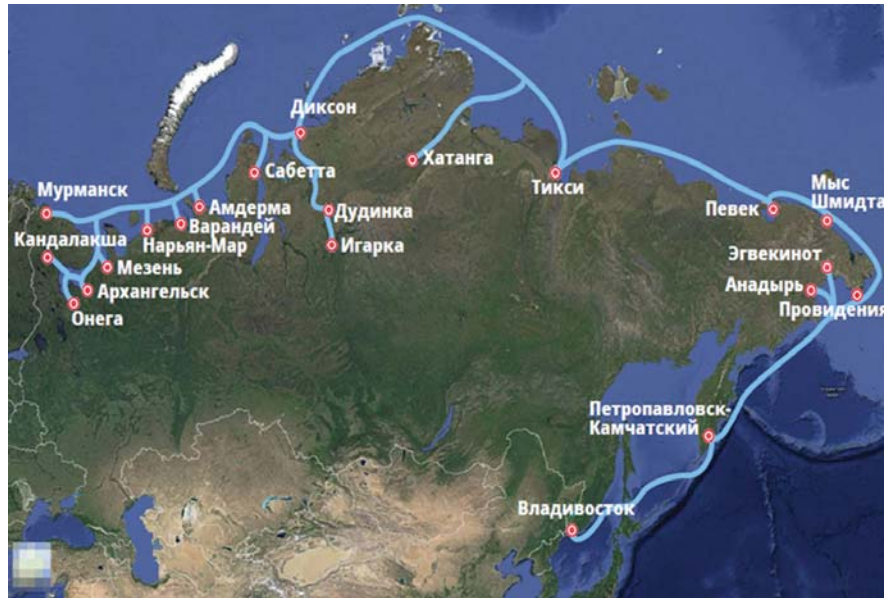


Рисунок 2. Инфраструктура портов СМП
Источник: seablue.ru

По оценке экспертов, объем грузоперевозок Китая по СМП к 2020 году вырастет до уровня 15% от общего объема китайского экспортного грузопотока, что составит около 15 млн т коммерческих грузов.

дальнейшей его транспортировки по СМП, строительство которого взяло на себя федеральное правительство в партнерстве с частными инвесторами. «Ямал СПГ» начал поставки газа в 2016 году, и часть будущих поставок уже сейчас продана покупателям из Европы и Азии. По состоянию на январь 2018 года заключены контракты на 97% запланированного производства сжиженного природного газа (СПГ).

В рамках проекта в 2018 году планируется запустить второй комплекс завода по производству СПГ, рассчитанного на 16,5 млн т в год, на базе ресурсов, добываемых в Южно-Тамбейском месторождении.

Наступило время построить еще один современный российский порт в бухте Индига. Большую часть года она не замерзает из-за теплого течения Гольфстрим и обладает хорошими глубинами, что дает возможность для захода в нее океанских судов. Совсем рядом, на материковой части Ненецкого автономного округа (НАО), рас-

положены Кумжинское и Коровинское газоконденсатные месторождения с запасами газа более 160 млрд м³ и запасами нефти, которые превышают 1 млрд т. Однако в связи с отсутствием на данном этапе инфраструктуры транспортировки газа и нефти они не разрабатываются.

Структура порта будет включать в себя: нефтеналивные терминалы; завод по СПГ с терминалами по отгрузке специализированных судов; базу для ремонта флота и аварийно-спасательный центр (АСЦ) [5].

Планируется развивать транспортно-логистическую составляющую порта Индига, увеличить грузооборот порта до 30 млн т в год и в дальнейшем интегрировать пути сообщения НАО с транспортной сетью России. Этот дорогостоящий проект предполагает привлечь частный капитал с 50% долей государственных вложений. Его стоимость составит более 1 трлн руб.

На сегодняшний день многие страны проявляют к Арктике значительный интерес.

Сегодня СМП – единственная магистраль для перевозки всех природных богатств, разрабатываемых и добываемых в Арктике.

Активнее всего СМП осваивает Китай. За 2015–2017 годы по морской транспортной магистрали он перевез большое количество грузов (более 1 млн т). Для Китая это стратегический маршрут, который значительно сокращает расстояние между Европой и Азией. По оценке экспертов, объем грузоперевозок Китая по СМП к 2020 году вырастет до уровня 15% от общего объема китайского экспортного грузопотока, что составит около 15 млн т коммерческих грузов.

Первостепенно необходимо завершить начатую программу по строительству новых ледоколов и транспортных судов ледового класса [6], созданию вспомогательного флота, модернизировать и построить новые морские порты – это возможно только при активном государственном участии.

Территориально северные порты размещены вблизи мест создания новых производственных комплексов («опорных зон»), в наиболее удобных

местах на берегах окраинных морей Северного Ледовитого океана и низовьях глубоководных рек (Енисей, Хатанга, Лена, Колыма). Анализ всего грузопотока показывает (табл. 1), что основные грузы для транспортировки – это газ и нефть, поэтому для эффективного функционирования СМП с экономической точки зрения ставку необходимо сделать на проводку крупнотоннажного флота.

Главным недостатком портов СМП является отсутствие развитой транспортно-логистической инфраструктуры.

Для увеличения пропускной способности и грузооборота портов СМП необходимо строительство новых железных дорог, которые откроют прямой выход в Западную Европу.

Сегодня в России разрабатывается и реализуется множество проектов, которые способствуют перспективному росту грузопотока СМП.

1. Наиболее актуальным направлением проекта «Ямал-СПГ» является

вопрос о путях транспортировки газа. Компанией «Новатэк» принято решение о поставке газа судами по СМП. Разработаны оптимальные пути перехода крупнотоннажных танкеров: один летом – севернее Новосибирских островов, для проводки судов с водоизмещением от 120 тыс. т в страны Азии; второй – зимой, по стандартному маршруту через Суэцкий канал. При реализации данного проекта к 2020 году грузооборот СМП вырастет до 16,5 млн т.

2. Освоение новых месторождений нефти, таких как Новопортовское нефтегазоконденсатное месторождение на севере полуострова Ямал. Запасы Новопортовского месторождения, обустройством которого занимается компания «Газпромнефть», составляют 220 млн т нефти и 260 млрд м³ газа. За счет освоения Новопортовского месторождения грузооборот СМП к 2020 году вырастет на 5,5 млн т.
3. Вывоз нефти с платформы «Приразломная», которая содержит более 70 млн т ее извлекаемых запасов. Сегодня добывают только 2,6 млн т в год, а планируют – порядка 5,5 млн т в год к 2020 году.
4. Рост транзитных грузоперевозок.

Для обеспечения безопасной проводки судов только Россия располагает необходимыми атомными ледоколами. Следовательно, она может предоставлять услуги по проводке и лоцманскому сопровождению судов, заправке кораблей и их ремонту на маршруте следования, чем увеличит доходы государства.

Предполагаемый грузопоток по СМП к 2030 году может вырасти до 50 млн т в год.

Для такого объема перевозок грузов требуется создание модернизированной транспортно-логистической системы на базе существующей транспортной инфраструктуры и внедрение новых логистических подходов управления в систему взаимодействия всех участников данного процесса [7].

На 2018 год инфраструктура СМП не в состоянии обеспечить перспективный объем перевозимых грузов. Большинство северных портов технически изношены, отсутствует единая аварийно-спасательная система, стареет ледокольный флот, без которого невозможно обеспечить безопасность плавания в акватории Северного Ледовитого океана.

Таблица 1.

Показатели грузооборота портов в 2014–2017 годах

Наименование порта	Грузооборот, тыс. т			
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Анадырь	183,3	158,4	175,9	157
Архангельск	4 250,4	3 864,0	2 208	2 400
Варандей	5 816,8	6 610,6	7 998	8 980
Диксон	6,65	17,7	11,7	12,3
Дудинка	1 058,4	1 202,1	1 194,1	1 240
Мурманск	21 758	22 687,2	33 450	51 670
Певек	232	189,0	208,8	266
Провидения	21,3	22,5	18,7	20,2
Тикси	327,1	20,6	16,4	358,4
Сабетта	–	–	6 870	7 990



Возможные пути решения:

- модернизация портов, включающая дальнейшее строительство и развитие их инфраструктуры;
- совершенствование доставки грузов в любых ледовых условиях с созданием логистических комплексов;
- строительство нового атомного ледокольного флота;
- развитие береговой инфраструктуры для обслуживания судов (бункеровка, снабжение, аварийный ремонт);
- создание навигационного и картографического обеспечения;
- обеспечение безопасности маршрута, оборудование достаточного количества портопунктов-убежищ с предоставлением услуг по судоремонту;
- формирование аварийно-спасательной службы вдоль трассы СМП;
- материально-техническое и энергетическое обеспечение портов;
- кадровое обеспечение эксплуатационной работы портов;
- развитие экологической безопасности портов.

СМП – это сложная транспортно-логистическая система, во многом определяющая потенциальные возмож-

ности развития северных регионов страны. Сегодня СМП – единственная магистраль для перевозки всех природных богатств, разрабатываемых и добываемых в Арктике. Таким образом, обеспечение разработки минерально-сырьевых ресурсов российского Севера невозможно без развития портов СМП.

Проведение государственной политики России в Арктике по развитию транспортно-логистической инфраструктуры и обеспечению транспортными средствами ледового класса позволит нашей стране сохранить роль ведущей арктической державы и всесторонне укрепить позиции в Арктике.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Григорьев М.Н. Логистика. Базовый курс: учебник. – М.: Юрайт, 2011.
2. Послание Президента РФ к Федеральному собранию от 1 марта 2018 года. Электронный ресурс: URL:<https://ria.ru/economy/20180301/1515520473.html>
3. Королев Е., Танасюк Ю. Северный морской путь: реалии и перспек-

тивы // Логистика. – 2017. – № 10 (131). – С. 26–29.

4. Морские вести России. Проект Арктической транспортной линии должен надежно проходить через СМП. Электронный ресурс: URL:http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=63428&spphrase_id=226724
5. Морозова М.Н. Развитие Северного морского пути: проблемы и пути их решения // Экономика и социум. – 2017. – №7 (38).
6. Танасюк Ю., Королев Е. Ледоколы возвращаются в Арктику // Логистика. – 2017. – № 11 (132). – С. 26–30.
7. Осипова Е.Э., Ширихина Е.Ю. Развитие транспортного потенциала Северного морского пути посредством совершенствования логистической системы // Развитие Северо-Арктического региона: проблемы и решения. Научная конференция профессорско-преподавательского состава, научных сотрудников и аспирантов Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова: сб. материалов, 2016.