ISBN 978-5-901722-00-8
5 [2025]
ТРАНСПОРТ. ГОРИЗОНТЫ РАЗВИТИЯ

УДК 656.6

РИСКИ СУДОХОДСТВА ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Лазарев Владимир Анатольевич[1,2], старший научный сотрудник, заведующий кафедрой управления морского транспорта
e-mail: vlad.lazarev@list.ru

[1] Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск, Россия
[2] Морской государственный университете им. адм. Г.И. Невельского, Владивосток, Россия

Аннотация. Статья представляет собой анализ текущего состояния судоходства по Северному морскому пути и рисков, которые сопровождают его в настоящее время. К приведенному перечню рисков представлено авторское видение динамики развития обстановки на Северном морском пути. По результатам авторского анализа установлено, что по отдельным рискам в настоящее время начат процесс исключения, однако большая часть рисков на Северном морском пути сохраняется.

Ключевые слова: Северный морской путь, грузопоток, транзит, судоходство, риски.

RISKS OF SHIPPING AT THE NORTHERN SEA ROUTE

Vladimir A. Lazarev[1,2], Senior Research Fellow, Chair of the Department of Maritime Transport Management
e-mail: vlad.lazarev@list.ru

[1] Institute of Economic Research, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Khabarovsk, Russia
[2] Admiral Nevelskoy Maritime State University, Vladivostok, Russia

Abstract. The article presents an analysis of the current state of shipping at the Northern Sea Route and the risks that currently accompany it. The list of risks is given by the author's vision of the dynamics of the development of the situation on the Northern Sea Route. Basing on the results of the author's analysis, it was concluded that the process of risk exclusion has currently begun for some items, but most of mentioned risks on the Northern Sea Route still remain.

Keywords: Northern Sea Route, cargo flow, transit, shipping, risks.

В 2025 году начал действовать национальный проект «Эффективная транспортная система», внутри которого предусмотрен федеральный проект «Развитие Большого Северного морского пути». На его реализацию в 2025 году предусмотрено выделение из федерального бюджета 60,67 млрд рублей. На конец первого квартала 2025 года исполнение бюджета составило немногим больше 22% от плана.

Одновременно с решением комплекса проблем, связанных с эксплуатацией Северного морского пути (далее СМП), грузопоток по СМП нарастает [1].

Рисунок 1 – Динамика грузопотоков по Северному морскому пути

Распространено мнение, что грузопоток по СМП обеспечивается исключительно транзитными перевозками сжиженного природного газа. Однако, это мнение неверно. В действительности в 2024 году перевозки сжиженного природного газа составили около 58% от общего грузооборота СМП. Примерно 8 миллионов тонн грузооборота обеспечила нефть, и немногим меньше 2 миллионов – прочие энергоресурсы (уголь, газовый конденсат). 3,5 миллиона тонн грузов было доставлено в рамках северного завоза. Транзитом было перевезено 3 миллиона тонн грузов, по СМП совершено 92 транзитных рейса. Таким образом, транзитных перевозок в 2024 году было в полтора раза больше, чем в 2023 году [2].

Для развития контейнерного грузопотока корпорация «Росатом» создала совместное предприятие «Международная контейнерная логистика» вместе с портовым оператором из ОАЭ «DP World». Активное участие в развитии транзита по СМП принимает китайская компания Newnew Shipping Line, в 2024 году она выполнила 13 рейсов по маршруту Шанхай (Нинбо) – Архангельск [3].

В акватории СМП имеется 6 портов: Певек, Тикси, Хатанга, Диксон, Дудинка, Сабетта. Кроме того, обычно в маршрут СМП включают порт Анадырь, порт Нарьян-Мар (на реке Печора), строящиеся: грузовой порт-хаб в районе с. Найба Булунского района (Республика Саха (Якутия), якорный проект агломерации «Тикси-Найба» (расстояние между г.Тикси и с.Найба 111 километров). Также следует иметь в виду важные портопункты: Бухта Провидения, Игарка (685 км от устья Енисея, может принимать морские суда).

В 2021 году была опубликована глава в монографии «Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика: на перекрестке двух океанов и континентов» - «Северный морской путь: возможности и риски развития транзитного потенциала России» [4]. В главе был перечислен перечень рисков, которые, по мнению авторов, способны оказать значительное влияние на транзитные возможности СМП. Часть этих рисков сохранилась, а некоторые усилились.

1. Отсутствие графика ледокольной проводки и согласованной организации движения судов по СМП

Росатом, которому передана задача администрирования СМП, в настоящее время решает эту проблему.

2. Отсутствие проработанных тарифов ледокольной проводки по СМП и их рационального экономического обоснования

Проблема сохраняется. В условиях особенностей эксплуатации СМП уже даже существует поручение президента решить этот вопрос и при необходимости проработать систему субсидирования, но пока решение не наблюдается.

3. Неготовность инфраструктуры СМП к возникновению и нейтрализации аварийных ситуаций и проведению аварийно-спасательных работ

Проблема сохранилась, но постепенно решается путем создания аварийно-спасательных центров в портах и портопунктах СМП. В части портов и портопунктов выделены участки земли для размещения аварийно-спасательных центров и приняты решения о размещении вертолетных служб.

4. Низкая достоверность гидрометеорологической и навигационной информации, в том числе по данным авиаразведки

Проблема сохраняется. Она очевидна и всем понятна, определенные меры принимаются, в том числе с применением беспилотной авиации и развитием спутниковой группировки. Поставлена и в настоящее время решается задача обновления навигационно-гидрографической информации по маршруту СМП.

5. Недостаточные возможности арктической инфраструктуры по обеспечению снабжения судов

Проблема не решена. Очевидно, что пока снабжение портов и портопунктов будет обеспечиваться северным завозом, пополнение судовых запасов транзитных судов вряд ли возможно. В [4] отмечалось, что «представляется необходимым определить ключевые порты на побережье СМП, на базе которых создать своеобразные «опорные пункты». Такие опорные порты сейчас определены, это Певек и Диксон. Развитие портов Хатанга и Тикси «представляется нецелесообразным из-за низкого грузооборота» (по мнению Росатома). Дальнейшие шаги могут быть связаны с развитием меридиональной сети железных дорог, имеющих соединения с Транссибирской или Байкало-Амурской магистралями.

6. Непроработанная политика страхования судов

К сожалению, за прошедшие пять лет этот вопрос даже не поднимался. Необходима определенная государственная политика страхования судов, проходящих маршрутом СМП, где возможны аварии, разливы горюче-смазочных материалов, потеря груза и угроза экипажам.

7. Субъективность позиции судовладельцев

Отношение к СМП как зоне особого риска неоправданно. В период летней навигации опасные природные явления на маршруте СМП практически не происходят. Есть и политические решения, например, MSC, Hapag-Lloyd и CMA CGM отказались использовать СМП «в целях сохранения экологии севера».

8. Неудовлетворительное состояние ледокольного флота России

Эта проблема, кажется, осталась в прошлом. В настоящее время в акватории СМП работают восемь ледоколов, еще несколько строятся, в том числе первый ледокол проекта ЛА-150Я (проект 10510, «Лидер»)

В дополнение хочется отметить риски, которые ранее казались менее значимыми.

9. Нехватка флота для СМП

Для эксплуатации на СМП желательны суда класса Arc7. Таких судов немного, и их точно не хватит для поддержания планов по развитию транзитного грузопотока через СМП. Судно невозможно переоборудовать под арктический класс, только построить, и ледовое усиление корпуса (обычно это дополнительный ледовый пояс вокруг корпуса толщиной 40-

50 мм) повышает стоимость судна на 5-10%. Возникают одновременно две проблемы: нужно построить порядка 100-150 судов, и нужно каким-то образом обеспечить эти суда экипажами. Выпуск морских университетов России недостаточен для обеспечения такого количества судов морскими специалистами [5].

10. Неготовность инфраструктуры портов

Порты СМП имеют недостаточные глубины для захода больших судов, нет причальных комплексов для их обработки, нет инфраструктуры для приема судовых отходов (пищевые отходы, льяльные воды, балластные воды). Конечно, что касается балластных вод, все суда для международных рейсов обязаны установить систему очистки балластных вод к 24 сентября 2024 года. Однако, вопрос качества очистки остается, и нет никакой гарантии, что в акваторию СМП не будет занесены какие-нибудь паразитические формы из других морей.

Итак, как показывает приведенный анализ, с момента публикации [4] прошло четыре года, и за это время отдельные проблемы стали решаться. Однако, налицо отсутствие системного подхода к развитию СМП с целью превращения его в действующий международный транзитный путь.

Список литературы:

1. Каленов Д.Д., Батурин Д.А., Разумов Д.А. Текущее состояние Северного морского пути как альтернативного транспортного маршрута //Вестник науки. – 2025. – Т. 3. – № 1 (82). – С. 1472-1484.

2. 09.01.25: Объем грузоперевозок по Северному морскому пути установил рекорд //Сайт Росатомфлота. – URL: https://rosatomflot.ru/press-centr/novosti-predpriyatiya/2025/01/09/11644-obem-gruzoperevozok-po-severnomu-morskomu-puti-ustanovil-rekord/ (дата обращения: 20.05.2025)

3. NewNew Shipping Line увеличит активность по СМП в 2025 г.//Сайт neftegaz.ru – URL: https://neftegaz.ru/news/Suda-i-sudostroenie/884241-newnew-shipping-line-uvelichit-aktivnost-po-smp-v-2025-g/ (дата обращения: 20.05.2025)

4. Фисенко А.И., Лазарев В.А. Глава 4. Северный морской путь: возможности и риски развития транзитного потенциала России //В книге: Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика: на перекрестке двух океанов и континентов. К председательству Российской Федерации в Арктическом совете в 2021–2023 гг. – Хабаровск. – 2021. – С. 98-122.

5. Лазарев В.А., Луговец А.А. Влияние федеральных программ развития водной транспортной системы на управление разрывами экономического пространства // Транспортное дело России. – 2022. – № 5. – С. 17-24.