

## Широты высокой важности

— арктическое судоходство —

В дальнейшем объемы нефти и газа, перевозимые по высокоширотным маршрутам, будут только расти. По оценкам норвежской консалтинговой компании Kystad Energy, арктические нефть и газ будут занимать до 3% в мировой добыче углеводородов, а к 2035 году эта доля может возрасти до 9%. «Мы уверены, что ближайшие 10–15 лет проекты по добыче углеводородов будут основой развития инфраструктуры Северного морского пути. 35 млн тонн — это начало», — подчеркивает Вячеслав Рукша.

Впрочем, не только добыча нефти и газа обеспечивает СМП стабильной грузовой базой. Значительные объемы дает «северный завоз», перевозка продукции ГМК «Норильский никель» из Дудинки в Мурманск. В будущем доля навалочных и насыпных грузов может возрасти, ведь в Арктическом регионе сосредоточены существенные запасы меди, кобальта, платины, золота, палладия и других металлов. Рост грузопотока может обеспечить и освоение на Таймырском полуострове одного из самых больших в мире месторождений высококачественных углей, получившего название Тайбасс. СМП обладает определенным потенциалом для развития международных транзитных перевозок из Азии в Европу. Этот маршрут на 15–20 дней (почти вдвое) короче маршрута через Суэцкий канал, но при этом имеет определенные сезонные ограничения.

Позиция государства по вопросу развития СМП предельно ясна. Ее обозначил заместитель министра транспорта — руководитель Росморречфлота Виктор Олерский: «Основа транспортной системы Арктики — это Севморпуть. Его развитие — это приоритетная задача».

## Полярная закалка

Однако развитие судоходства на СМП не может быть стихийным и требует тщательной проработки регуляторной и нормативно-правовой базы, призванной в первую очередь обеспечить соблюдение высочайших стандартов безопасности мореплавания, защиты окружающей среды и недопущения эксплуатации в Арктическом морском бассейне субстандартных судов. Евгений Амбросов, первый заместитель гендиректора «Совкомфлота» (СКФ) и заместитель председателя международного Арктического экономического совета, подчеркивает, что «работа морского флота в Арктике сопряжена с определенными рисками: от сложных ледовых и погодных условий и нехватки достоверной навигационной информации до недостатка квалифицированного персонала, обладающего необходимыми знаниями



Развитие перевозок грузов в Арктике невозможно без использования опыта российских судоходных компаний

и опытом эксплуатации крупнотоннажных судов в условиях ледовой проводки». «Одним из главных приоритетов для судоходных компаний, работающих в высоких широтах, должно являться соблюдение максимально высоких норм экологической безопасности. В условиях Арктики необходимо использование специально спроектированной современной техники и привлечение высокопрофессиональных кадров. За соблюдением качества и стандартов мореплавания в высоких широтах требуется дополнительный контроль», — отмечает господин Амбросов.

С этим согласна директор по развитию PortNews Надежда Малышева. «В нынешних условиях регулирование судоходства в Арктике в первую очередь должно ограничить ра-

боту в арктических морских водах субстандартных судов, не отвечающих требованиям безопасности мореплавания и защиты окружающей среды», — говорит она. Кроме того, перевозка таких опасных грузов, как нефть, газ, минеральные ископаемые, требует дальнейшего развития инфраструктуры. «В этой ситуации опыт российской школы полярного мореплавания становится как никогда востребован», — подчеркивает Надежда Малышева. Значительным объемом практических знаний о работе в сложных ледовых условиях располагают сегодня несколько судоходных компаний. Это ФГУП «Атомфлот», «Совкомфлот», владеющий самым большим и современным в России флотом судов высоколедового класса, и судоходный дивизион «Норильского никеля».

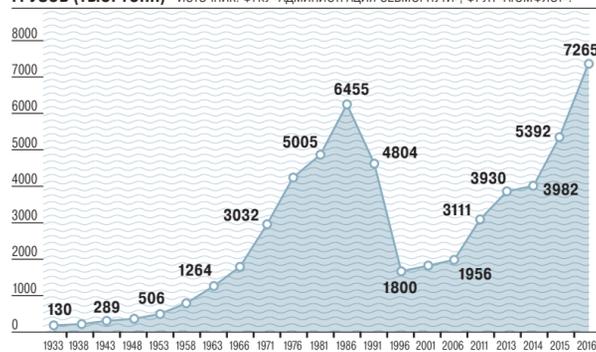
## Глубокое погружение

Для работы в арктических морях необходимы современные суда ле-

додового класса и практические знания капитанов, а также собственные учебно-тренировочные центры, специализирующиеся на подготовке плавсостава к работе в ледовых условиях. Наиболее масштабным опытом работы в Арктическом морском бассейне, несомненно, располагает ФГУП «Атомфлот»: отечественный атомный ледокольный флот ведет свою историю с 1957 года, когда на воду был спущен первый в мире атомный ледокол «Ленин». Сейчас «Атомфлот» — это не только четыре действующих атомных ледокола и атомный лихтеровоз «Севморпуть», но и уникальная команда морских специалистов. «Четкое взаимодействие с коллегами с других судов, находящихся под проводкой, позволяет на высоком уровне выполнять проводку судов без нарушений правил судоходства. «Атомфлот» является инициатором программы обмена судоводителями, когда судоводители атомного ледокола стажировались в действующих ледовых условиях на судах партнеров, а судоводители с судов партнеров стажировались на атомных ледоколах», — рассказывает Вячеслав Рукша.

Другой пример успешной деятельности в Арктике — это «Совкомфлот». Компания работает в высоких широтах более десяти лет, и за это время ей удалось всесторонне развить направление арктического судоходства. СКФ последовательно наращивал компетенции высокоширотного мореплавания, опираясь, в том числе, на знания, накопленные в советский период, международные исследования потенциала СМП, проведенные в 1993–2006 годах. Первые практические шаги в

области ледового судоходства СКФ предпринял в так называемой субарктической зоне: в 2006 году танкеры СКФ серии «Юрий Сенкевич» приступили к транспортировке нефти из порта Де-Кастри в рамках субарктического проекта «Сахалин-1».



Наращивать свое присутствие непосредственно в Арктике «Совкомфлот» начал с проекта «Варандей» (Баренцево море), который сейчас обслуживают три арктических челночных танкера — «Василий Динков», «Капитан Готский», «Тимофей Гуженко». На 1 марта 2017 года они безопасно перевезли свыше 51 млн тонн варандейской нефти.

В 2010–2011 годах компания после тщательной проработки вопроса с предприятиями Минтранса России, «Атомфлотом» и заинтересованными фрахтователями организовала экспериментальные грузовые рейсы танкеров «СКФ Балтика» (дедвейт — 117,1 тыс. тонн) и «Владимир Тихонов» (дедвейт — 162,4 тыс. тонн) высокоширотными маршрутами. Их успешное проведение доказало техническую возможность и экономическую целесообразность использования СМП в качестве транспортного коридора для крупнотоннажных судов и открыло новый глубоководный маршрут севернее архипелага Новосибирских островов. В 2012 году «Совкомфлот» открыл уникальный учебно-тренировочный центр в Петербурге, оборудованный тренажерами компании «Транзас», который позволяет отрабатывать все морские операции в Арктике. А двумя годами позже СКФ приступил к перевозке нефти, добытой на Приразломном месторождении (Печорское море). Для обслуживания этого проекта на петербургских Адмиралтейских верфях были построены два арктических челночных танкера СКФ — «Михаил Ульянов» и «Кирилл Лавров», которые к марту этого года перевезли более 3,8 млн тонн арктической нефти.

Спустя четыре года — осенью 2016 года — «Совкомфлот» начал работу в рамках нового арктического

проекта — освоения Новопортского нефтегазоконденсатного месторождения, для обслуживания которого была специально разработана и построена серия уникальных арктических челночных танкеров — «Штурман Альбанов», «Штурман Малыгин», «Штурман Овцын». Их ключевые особенности: высокий ледовый класс Arc7, который позволяет преодолевать лед толщиной до 1,8 м, малая осадка для работы на мелководье Обской губы, мощная пропульсивная установка, состоящая из двух винторулевых колонок Azipod со совокупной мощностью 22 МВт, а также технология движения «кормой вперед». К марту танкеры перевезли около 1,3 млн тонн новопортской нефти. Проект «Новый порт» (Карское море) дал арктическому судоходству важный опыт — в его рамках впервые в истории началась крупнотоннажная транспортировка нефти из Обской губы в условиях круглогодичной навигации.

В нынешнем году «Совкомфлот» должен стать первопроходцем еще в одном ключевом арктическом проекте. Компания стала заказчиком пилотного газовоза СПГ ледового класса Arc7 для проекта «Ямал СПГ» (Карское море). Это первый газовоз класса «Ямалмакс», которого ранее не существовало в мире. В марте после успешного завершения ледовых испытаний газовоз вошел в состав флота СКФ.

«Опыт „Совкомфлота“ и „Атомфлота“ говорит о том, что работа в Арктике требует системного и последовательного подхода, в рамках которого компетенции копятся постепенно год за годом», — резюмирует Надежда Малышева. «С учетом всех потенциальных рисков работы в арктических водах очевидно, что грузоотправители будут в дальнейшем ориентироваться на компании с наиболее богатым опытом, поэтому роль ныне присутствующих в Арктике игроков продолжит расти», — добавляет она.

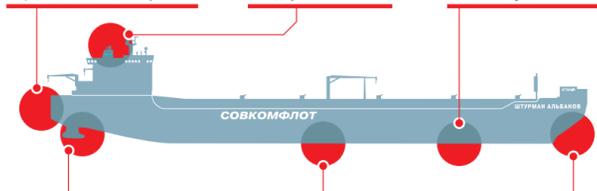
Владимир Стародубцев

## ЧЕМ УНИКАЛЬНЫ АРКТИЧЕСКИЕ ТАНКЕРЫ СКФ СЕРИИ «ШТУРМАН АЛЬБАНОВ»

Функция Double Acting Tanker (DAT) позволяет двигаться кормой вперед в сложных ледовых условиях

Суда соответствуют самым высоким экологическим стандартам

Осадка танкеров позволяет им свободно маневрировать в Обской губе



Пропульсивная установка из двух винторулевых колонок типа Azipod со совокупной мощностью 22 МВт обеспечивает высокую ледопробиваемость и маневренность

Дедвейт каждого танкера составляет около 42 тыс. тонн

Высокий ледовый класс Arc7 позволяет работать в Арктическом морском бассейне в условиях круглогодичной навигации при температурах до -45°C, преодолевая лед толщиной до 1,8 м

## «СОВКОМФЛОТ» В АРКТИКЕ

ТРАНЗИТНЫЕ РЕЙСЫ «СОВКОМФЛОТА» ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ (ПРОТЯЖЕННОСТЬ БОЛЕЕ 5,6 ТЫС. КМ)

