

«ЛИДЕРЫ» СДЕЛАЮТ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ КРУГЛОГОДИЧНЫМ

Три новых атомных ледокола проекта 10510 «Лидер», самые мощные в мире, будут построены в России, вопрос с финансовым обеспечением строительства решен, заявил вице-премьер Юрий Борисов. Строить их будет приморский судостроительный комплекс «Звезда» в кооперации, в том числе, с петербургским «Балтийским заводом». Суда с мощность на винтах 120 МВт должны обеспечить круглогодичную навигацию по Северному морскому пути. Проектирует «Лидеры» петербургское Центральное конструкторское бюро «Айсберг» (Санкт-Петербург), оно принадлежит Объединенной судостроительной корпорации.



Стоимость ледокола «Лидер» оценивается в 98,6 млрд руб.

Льда такой толщины не бывает

Главный конструктор проектов атомных ледоколов «Айсберга» Владимир Воробьев:

Появление «Лидеров» было изначально связано с желанием разгрузить БАМ и обеспечить контейнерные перевозки по Северному морскому пути. Перевозка грузов из Европы в Азию от Лондона до Йокогамы по Севморпути займёт почти в два раза меньше времени, чем традиционная, через Суэцкий канал. Основная сложность – тяжелые ледовые условия, они не позволяют гарантировать доставку груза точно по расписанию, а за задержку предусмотрены огромные штрафы. «Лидеры» эту сложность устранят: в бассейне на испытаниях они показали максимальную ледопроемимость 4,3 метра (при скорости 2-3 узла), но льда такой толщины на трассах Севморпути просто не бывает. А в обычных для Севморпути двухметровых льдах «Лидер» сможет прокладывать канал для транспортных судов со скоростью 13 узлов, это коммерческая скорость для транспортировки углеводородов.

Ледокол для Востока построят на Дальнем Востоке

Полезные ископаемые из портов Северного ледовитого океана могут обеспечить Севморпути грузооборот в 50-70 млн т в год. Сейчас основной поток грузов идет в Европу, но «Лидеры» дадут возможность транспортировать сырье на быстро растущие и не такие щепетильные к международным запретам рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. Сейчас проводка в восточном направлении по Севморпути 6-7 месяцев в году невозможна. «Лидеры» будут востребованы и для проводки судов для нужд Министерства обороны, а также научно-исследовательских экспедиций, в том числе для подтверждение внешних границ континентального шельфа России и исследования лицензионных участков «Роснефт», наконец, для более ритмичных поставок по программе Северного завоза.

Для строительства «Лидера» необходим док выдающихся параметров: длина ледокола – 209 м, ширина – 47,5 м, удельная нагрузка – свыше 400 тонн/м². Рассматривалось четыре верфи: «Северная верфь», «Залив» (Керчь), «Балтийский завод» и «Звезда». Но «Северная верфь» занята заказами. Ледокол, построенный на «Заливе» в Керчи, может столкнуться с санкциями западных стран. Стапельное место «Балтийского завода» ни по весу, ни по ширине не подходит для строительства «Лидера». Осталась «Звезда», которая еще строится – это суперверфь, ею владеют «Роснефть», «Роснефтегаз» и Газпромбанк. Большая часть полярных областей принадлежит России. Такой протяженности арктического побережья нет больше ни у одного государства. Именно поэтому строительство атомных ледоколов, судов с выдающейся автономностью, необходимо в первую очередь России. Атомная силовая установка на судне становится эффективной, если необходимы мощности свыше 40 МВт. Атомный ледокол не нуждается в перегрузке ядерного топлива 4-5 лет, а дизельный в тяжелых ледовых условиях вряд ли сможет пройти с караваном судов от Мурманска до Берингова пролива без бункеровки (заправки), а бункероваться по дороге не так просто технически и очень дорого. Сейчас в России популярна точка зрения Арктического и Антарктического научно-исследовательского института о циклическом характере потеплений и похолоданий. Но руководство России, очевидно, полагает, что в ближайшие 50 лет резкое повышение температур трассе Северного морского пути не грозит, а срок службы ледокола – 50 лет. В Арктике еще долго придется плавать, преодолевая льды. Возможно, из-за небольшого потепления караваны судов будут ходить на один узел быстрее.

Небывалая проходимость

Гендиректор ЦКБ «Айсберг» Александр Рыжков:

Заказчик поставил задачу – ледокол «Лидер» нужен в 2027 году. Срок строи-