

Атомный ледокольный флот как ключевое звено инфраструктуры Северного морского пути

В. В. РУКША, генеральный директор ФГУП «Атомфлот»



Российская Федерация — мировой лидер в области применения атомных ледоколов для решения приоритетных государственных задач в морях Арктики и неарктических замерзающих морях. Это лидерство необходимо для защиты национальных интересов нашей страны, и удержать его можно только при условии скорейшего обновления атомного ледокольного флота и увеличения его численности.

Северный морской путь (СМП) включает в себя все пригодные для судоходства пути плавания из Баренцева в Чукотское море и Берингов пролив и полностью охватывает акватории арктических морей, часть Северного Ледовитого океана в пределах исключительной экономической зоны РФ, которая простирается на 200 морских миль к северу от крайних северных пунктов архипелагов и островов российского сектора Арктики (Земля Франца-Иосифа, Северная Земля, Новосибирские острова, остров Врангеля). СМП обеспечивает функционирование транспортной инфраструктуры государства в особенно труднодоступ-

ных районах архипелагов, островов, морей и побережья Крайнего Севера, центральных районов Восточной и Западной Сибири, связывая в единую систему меридионально расположенные материковые водные пути великих сибирских рек и широтно направленные морские трассы, по которым на запад и восток страны перемещаются каботажные и экспортные грузопотоки.

СМП как национальная транспортная коммуникация России в Арктике играет важнейшую роль в дальнейшем развитии экономики северных регионов и государства в целом. В ближайшей перспективе Севморпуть — это высокоширотная транзитная арктическая судоходная магистраль, которая может

служить альтернативой существующим межконтинентальным транспортным связям между странами Атлантического и Тихоокеанского бассейнов через Суэцкий и Панамский каналы.

Уникальный флот

Организация регулярного судоходства по трассам СМП является выдающимся национальным и мировым достижением XX в., которое стало возможным благодаря созданию в стране уникального мощного атомного ледокольного флота (АЛФ).

В 2008 г. на основании Указа Президента РФ «О мерах по созданию Государственной корпорации по атомной энергии „Росатом“» (№ 369 от 20 марта 2008 г.) Федеральное государственное унитарное предприятие «Атомфлот» вошло в состав Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом». С 28 августа 2008 г. ему переданы суда с ядерной энергетической установкой и суда атомного технологического обслуживания. Теперь на базе предприятия действует единый ледокольно-тех-





нологический комплекс гражданского атомного флота Российской Федерации.

«Атомфлот» предназначен для обеспечения эксплуатации и технологического обслуживания атомных ледоколов и судов вспомогательного флота. В настоящее время в состав атомного ледокольного флота России входят шесть атомных ледоколов: четыре судна типа «Арктика» — «Россия», «Советский Союз», «Ямал» и «50 лет Победы» и два атомохо-

да типа «Таймыр» — «Таймыр» и «Вайгач».

В последние десятилетия количество действующих судов сократилось, но АЛФ продолжает выполнять все свои задачи:

- обеспечивает круглогодичную навигацию и проводку судов по трассам СМП;
- осуществляет прокладку каналов в дрейфующих и припайных льдах для прохода судов в порты на замерзающих акваториях;

- предоставляет ледоколы для освоения арктических месторождений нефти и природного газа полуострова Ямал и шельфа Баренцева и Карского морей;

- осуществляет проводку судов с необходимыми грузами для предприятий и населенных пунктов в Арктике во время Северного завоза;

- поддерживает проведение научно-исследовательских работ для решения народнохозяйственных и оборонных





задач в Арктическом бассейне, включая приполюсные районы Арктики;

- обеспечивает безопасность мореплавания судов в Арктике, включая деятельность военно-морского флота и аварийно-спасательную готовность в регионе.

Современные крупнотоннажные суда имеют ширину от 40 до 50 м, поэтому для создания канала необходимой ширины и безопасного прохода судов в Арктике требуется привлечь одновременно два ледокола. Ради обеспечения экологической безопасности и для локализации аварийного разлива нефти необходимо постоянное пребывание еще одного атомного ледокола на трассах СМП.

Атомные ледоколы в основном задействуются для вывоза нефти и газового конденсата из Обской губы и сжиженного природного газа с полуострова Ямал; проводки судов в замерзающих Балтийском и Белом морях; завоза грузов в порты Арктического побережья, транзитных перевозок грузов из портов Западной Европы в страны Азиатско-Тихоокеанского региона в летний период; прокладки и поддержания канала на Енисее для вывоза грузов ОАО «ГМК „Норильский никель“»; научных исследований в Арктическом регионе.

Атомные ледоколы используются круглогодично, преимущественно в западной части Арктики, имеют практически неограниченную автономность

по запасам топлива и, естественно, не нуждаются в больших объемах для размещения этих запасов.

Обнадеживающие показатели

Транспортно-логистические системы, необходимые для разведки, освоения и добычи ресурсов, сегодня и, тем более, в перспективе не могут создаваться и функционировать без участия АЛФ. Реальной альтернативы для обеспечения регулярных перевозок десятков миллионов тонн грузов в ледовых условиях Арктики нет. Об этом свидетельствует наблюдающийся в последние 2 года рост количества перевозок по трассам СМП.

Во время летней навигации 2010 г. под ледокольной проводкой атомоходов «Росатомфлота» прошли четыре судна, из них два в балласте, транзитом по СМП перевезено 111 тыс. т различных грузов. Успешная проводка танкера «СКФ — Балтика» и балкера «Нордик Баренц» доказала эффективность использования трасс СМП как трансконтинентальной магистрали, кратчайшего пути, соединяющего Европу и Азию.

В течение летней навигации 2011 г. по трассам СМП проведены 34 рейса, из них 10 в балласте. Общий грузопоток составил более 820 тыс. т (в том числе наливных грузов — 682 тыс. т, навалочных — 109,950 тыс. т). Впервые по трассам СМП с Дальнего Востока в направлении Санкт-Петербурга прошли четы-

ре рефрижератора с мороженой красной рыбой.

Навигация 2011 г. стала самой длительной за всю историю существования СМП — с конца июня до второй половины ноября. Впервые по трассам прошли танкер-гигант типоразмера «суэцмакс» «Владимир Тихонов» дедвейтом 162 тыс. т и балкер «Санко Одиссей» дедвейтом 75 тыс. т. Установлен рекорд скорости при прохождении трассами СМП: танкер «Владимир Тихонов» затратил на переход от Карских ворот до Берингова пролива 7,4 суток, двигаясь со средней скоростью почти 14 узлов. Эти достижения позволяют с уверенностью смотреть в будущее. Возможно, результаты навигации 2012 г. превзойдут показатели прошлого года.

Нужды и перспективы

Эффективность работы транспортного флота на трассах СМП в значительной степени зависит от ледокольного обеспечения.

Как показывает многолетний опыт эксплуатации флота в Российской Арктике и освоения СМП, для обеспечения гарантированного плавания в течение всего года и освоения арктического шельфа требуются атомные ледоколы ледопродоимостью до 3,5 м. Мощность таких ледоколов должна составлять около 110 МВт. В западном районе Арктики надежную круглогодичную навигацию могут обеспечить атомные

ледоколы ледопроеходимостью 2,8–2,9 м, что соответствует мощности на валах 60 МВт.

Оценка необходимой численности атомных ледоколов для обслуживания транспортных судов на трассах Северного морского пути выполнена с использованием расчетного алгоритма, разработанного ЗАО «ЦНИИМФ». Для ледокольного обслуживания транспортных судов на трассах СМП в 2015 г. потребуются четыре атомных ледокола, в 2020 г. — пять.

Нынешнего числа атомоходов хватит, чтобы справиться с грузопотоками, прогнозируемыми на 2015 г. Но к 2020 г. из них в строю останутся только «Ямал» и «50 лет Победы», остальные подлежат списанию. Ледоколы «Таймыр» и «Вайгач» даже при увеличении наработки до 175 тыс. ч могут выработать и этот ресурс. Для устойчивого развития ледокольного флота в долгосрочной перспективе (до 2030 г.) требуется строительство серии из трех атомных ледоколов. Первый ледокол проекта ЛК-60Я необходимо построить к 2017 г.

Для эффективного обслуживания атомного ледокольного флота должен быть построен плавучий док для всех типов атомных ледоколов. Для безопасного обращения со свежим и отработавшим ядерным топливом атом-

ных ледоколов необходима новая плавучая техническая база, которая заменит отслужившее свой срок судно «Имандра».

Универсальные атомные ледоколы нового поколения многофункциональны, могут быть задействованы не только в проводке судов, но и в работах по спасению людей и судов, в ликвидации аварийных разливов нефти на море. Три универсальных атомных ледокола с переменной осадкой способны работать как в глубоких морских водах, так и на мелководных участках устья Енисея, Обской губы и других прибрежных районов. Переменная осадка атомных ледоколов нового поколения позволит сократить их общее количество в бассейне. Если учесть срок списания мелкосидящих атомных ледоколов «Таймыр» и «Вайгач», работающих в устьевых портах, а также начало промышленной отгрузки сжиженного природного газа с терминала в районе пос. Сабетта (Обская губа), становится очевидным, что эти ледоколы должны последовательно вводиться в эксплуатацию с 2017–2018 гг.,

При задержке строительства еще двух атомных ледоколов новой серии общее количество ледоколов в 2021 г. сократится до трех, что сделает невозможной одновременную проводку судов в западном и восточном секторе СМП.

Строительство новых ледоколов — это повышение конкурентоспособности отечественного морского флота, а значит, повышение качества жизни населения в регионах Арктической зоны.

Утвержденные Президентом РФ Д. А. Медведевым 18 сентября 2008 г. «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» определяют конкретные меры по закреплению суверенитета России над СМП, использованию СМП для международного судоходства в рамках юрисдикции РФ, включению ресурсов арктической зоны в развитие экономики государства.

Для защиты своих геополитических интересов Россия должна постоянно поддерживать активное присутствие в Арктике, выражаемое в проведении научных исследований, разведке и добыче полезных ископаемых, обеспечении морских грузоперевозок с использованием атомных ледоколов и специализированных ледокольно-транспортных судов. Присутствие в Арктике атомного ледокольного флота, а также своевременное строительство и введение в эксплуатацию новых универсальных атомных ледоколов будет способствовать планомерному возрождению Северного морского пути.

