

Перспективы развития арктического морского судоходства обсудили сегодня на II Международном арктическом форуме, проходящем в Северном (Арктическом) федеральном университете. На сессии арктического форума «Развитие Арктического морского судоходства» выступил первый заместитель генерального директора ОАО «Совкомфлот» Евгений Амбросов. Как представил модератор, эта компания стала, своего рода, родоначальником транзитных перевозок газовых конденсатов по Севморпути. С потеплением, которое наблюдается в Арктике, таких перевозок появился коммерческий смысл, поэтому они могут стать альтернативой перевозкам грузов через Суэцкий канал.

По словам Евгения Николаевича, сегодня работа в Арктике перестает быть экзотикой и постепенно переходит в режим ежедневной работы. Более 35% судов компании имеют ледовый класс. Флот у компании - молодой, возраст судов составляет не более шести лет. Они задействованы в нескольких текущих проектах, реализующихся в Арктике. В 2005 году танкеры компании начали челночные перевозки в рамках проектах «Сахалин-1», чуть позже на проекте «Сахалин-2», где компания одна из первых занялась перевозкой сжиженного газа. Три танкера компании заняты на перевозке нефти с месторождения Варандей и так далее. «Опыт работы танкеров показывает, что интересные технологические решения, которые были применены при строительстве судов, позволили за три года работы в Арктике ни разу не воспользоваться услугами ледоколов. Общий объем грузов, которые были доставлены с месторождения Варандей, уже превышает 18 миллионов тонн. Такие же танкеры, только более мощные, построены для работы на месторождении «Приразломная». Надеемся, что оно в самые ближайшие месяцы начнет давать первую продукцию. Два танкера, построенных на адмиралтейских верфях - «Кирилл Лавров» и «Михаил Ульянов» - начнут работу по перевозке нефти с этого месторождения на рынок», - сообщил Евгений Николаевич.

Евгений Амбросов рассказал о других важных проектах, в которых задействованы суда компании «Совкомфлот». В прошлом году она начала осуществлять экспериментальные рейсы по традиционному маршруту Севморпути между Новосибирскими островами проливом Санникова, которые имеют условия прохождения судов с ограниченной осадкой. Компания использовала максимально большое судно «Владимир Тихонов» для перевозки полного груза нефтегазового конденсата. В результате танкер беспрепятственно достиг порта назначения. Таким образом, можно сделать вывод, что таким маршрутом могут проходить суда более больших габаритов.

По словам Евгения Николаевича, в высоких широтах круглогодично суда могут работать только в западном секторе, в восточном направлении - от 4 до 6 месяцев в году.

Для обеспечения устойчивой работы Севморпути необходимо строить ледокольный флот, потому что альтернативы ледоколам в Арктике пока нет, обеспечить подготовку специалистов для работы в высоких широтах. Евгений Амбросов подчеркнул, что Арктика - это хрупкий регион и работа в ней требует большой подготовки, что поможет избежать всевозможных рисков. С этой целью компания «Совкомфлот» организовала Лигу ледовых капитанов, которых готовят для работы на арктических месторождениях. Также компания строит уникальную тренажерную базу для обучения персонала навыкам ледового менеджмента и обслуживанию нефтяных вышек.

«Реализация текущих и перспективных проектов по освоению грузовой базы Арктики требует развития транспортных коридоров. Динамика роста объема перевозок по Севморпути говорит о его востребованности уже сегодня. Перспективность освоения

Севморпути не вызывает никаких сомнений. Риски связанные с добывающей и транспортной деятельностью в Арктике требует поддержания высоких стандартов безопасности и защиты окружающей среды», - заключил докладчик.

Председатель норвежской судоходной компании «TSCHUDI Shipping Company» Феликс Чуди тоже отметил, что использование Севморпути открывает новые перспективы. В первую очередь, это новые рынки на Дальнем Востоке, а также добыча и транспортировка огромных запасов природных богатств в Арктике.

На сегодняшний день большая часть грузов идёт через Суэцкий канал, а не через Северный морской путь. Главная причина кроется в высокой стоимости прохождения судов по Севморпути. При сравнении стоимость перевозки в пересчёте на 1 тонну стоимость использования арктического коридора выше на 30%. Однако, в перспективе Севморпуть может вполне стать конкурентом южного коридора. Коммерчески выгодными транспортные перевозки по Севморпути станут при условии снижения тарифов проводки судов и полной их загрузки во время пути назад. Не менее важно и развитие портов вдоль следования по Севморпути, это Тикси, Певек, а также создание новых.

По мнению Феликса Чуди, необходимо в бизнес среде, обществе сформировать понимание того, что такое Севморпуть и какие возможности открывает его использование. Этот залог успеха и конкурентоспособности арктического морского коридора. «Необходимо заинтересовать другие судоходные компании в развитии Севморпути, это автоматически увеличит количество перевозок. В России накоплен уникальный опыт работы на Севере, необходимо рассказывать о нём и передавать эти знания другим. Именно это позволит развивать новый торговый путь», - резюмировал председатель «TSCHUDI Shipping Company», сообщает [www.narfu.ru](http://www.narfu.ru).