

НАДЕЖНАЯ И ЭФФЕКТИВНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ФЛОТА, РАБОТАЮЩЕГО НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ: АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ СУДОРЕМОНТНЫХ МОЩНОСТЕЙ В ПОРТАХ ЗАПАДНОЙ АРКТИКИ

RELIABLE AND EFFICIENT NAVIGATION OF VESSELS
OPERATING ON THE NORTHERN SEA ROUTE: ASPECTS
OF SHIP REPAIR FACILITIES' DEVELOPMENT IN THE PORTS
OF THE WESTERN ARCTIC

Смирнов С. В.
Марченков М. Л.

Smirnov S. V.
Marchenkov M. L.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

судоремонт, Северный морской путь, безопасность судоходства, экономика Архангельской области, арктические проекты

KEY WORDS:

ship repair, Northern Sea Route, safety of navigation, economy of the Arkhangelsk region, Arctic projects

АННОТАЦИЯ

В статье рассматривается проблематика обеспечения устойчивого и безопасного судоходства на Северном морском пути и в Западной Арктике через призму необходимости поддержания технического состояния гражданского флота, работающего в Арктике. Приводятся данные о составе флота, тяготеющего к Архангельскому транспортному узлу. Раскрывается специфика судоремонтных предприятий Архангельской области и их судоподъемных мощностей. Артикулируется проблематика текущего дефицита услуг по проведению ремонта и технического обслуживания арктического гражданского флота, отмечается тенденция прогнозиру-

ABSTRACT

The article highlights the aspects of ensuring sustainable and safe navigation along the Northern Sea Route and the Western Arctic through the prism maintaining technical conditions of the merchant fleet operating in the Arctic. Data is provided on the composition of vessels attached to the Arkhangelsk transport hub. The specifics of ship repair enterprises in the Arkhangelsk region and their ship-lifting capacities are highlighted. The problem of the current shortage of ship repair services and maintenance for the Arctic vessels is articulated. The trend of a projected increase in this deficit is emphasised. In

емого роста этого дефицита. В заключение предлагается вариант решения проблемы дефицита судоремонтных мощностей в Западной Арктике.

conclusion, a solution to the problem of shortage of ship repair capacity in the Western Arctic is proposed.



Смирнов С. В.

директор, ассоциация поставщиков нефтегазовой промышленности «Созвездие», ассоциация «Судостроительный кластер Архангельской области».

—
sergey@sozvezdye.org

Smirnov S. V.

Director, Association of Oil and Gas Suppliers Sozvezdye, association Shipbuilding Cluster of the Arkhangelsk Region.

—
sergey@sozvezdye.org



Марченков М. Л.

заместитель директора, ассоциация «Судостроительный кластер Архангельской области», старший преподаватель, Северный (Арктический) федеральный университет имени М. В. Ломоносова.

—
ckao@sozvezdye.org

Marchenkov M. L.

Deputy Director, Association «Shipbuilding Cluster of the Arkhangelsk Region», Senior Lecturer, Northern (Arctic) Federal University named after M. V. Lomonosov.

—
ckao@sozvezdye.org

В реестре судов зарегистрировано свыше 700 единиц флота, осуществляющего коммерческую деятельность

Специфика деятельности Архангельского морского порта сформировалась еще в советский период — экспортные перевозки морскими сухогрузными теплоходами пиломатериалов и целлюлозно-бумажной продукции, снабжение полярных станций и выполнение северного завоза. За последнее десятилетие в структуру грузооборота порта добавилась значительная доля каботажных перевозок генеральных грузов для реализуемых в Арктике проектов нефтегазовой и горнорудной промышленности, для строительства объектов транспортной и энергетической инфраструктуры [1, с. 27]. Осуществляют эти перевозки частные судоходные компании, главным образом базирующиеся в Архангельске или Мурманске, в составе которых, как правило, находятся морские суда, а также суда смешанного («река-море») плавания. К Архангельскому порту также приписаны ледоколы, осуществляющие проводку в порту и Белом море, буксирный, технический (дноуглубительный), промысловый и исследовательский флот. По данным филиала администрации морских портов Западной Арктики, в морском порту Архангельск в реестре судов зарегистрировано свыше 700 единиц флота, осуществляющего коммерческую деятельность. С точки зрения обеспечения устойчивости судоходства в Российской Арктике важно подчеркнуть, что поддержание судов в годном техническом состоянии и своевременное предъявление

классификационным обществам являются неотъемлемыми частями эксплуатации судов, и это делает судоремонт весьма востребованной услугой в Арктической зоне РФ.

Сегодня Архангельская область является центром ремонта и технического обслуживания морских и речных судов, обеспечивающих снабжение арктических проектов, а также ледокольного и вспомогательного флота, осуществляющего сопровождение судов в морских каналах и портовых акваториях. Реализация арктических добывающих проектов, строительство морской и береговой инфраструктуры в Заполярье, соответствующий рост грузопотока на Северном морском пути и в Западной Арктике и активизация судоходства в полярных морях — все это способствуют развитию верфей, ориентированных на обслуживание арктического грузового, промыслового, вспомогательного флота, строительство и модернизацию судов и морской техники арктического класса [2, с. 502–503].

В Архангельской области действует целый ряд судостроительных и судоремонтных предприятий гражданской направленности

Помимо известных северодвинских верфей, традиционно ориентированных на выполнение гособоронзаказа (АО «ПО «Севмаш»», АО «ЦС «Звездочка»», АО «СПО «Арктика»»), в Архангельской области действует целый ряд судостроительных и судоремонтных предприятий гражданской направленности, среди которых судоремонтный завод «Красная Кузница» (архангельский филиал АО «ЦС «Звездочка»»), база технического обслуживания АО «Архангельский траловый флот», группа компаний «Оптимист», АО «Архангельская ремонтно-эксплуатационная база флота». Всего в сфере судоремонта в регионе занято более 11 тысяч человек. Специфика судоходства в полярных условиях, сложный ледовый и климатический режим налагают особые требования к компетенциям предприятий, осуществляющих такого рода работы, и для компаний Архангельской области, имеющих многолетний опыт выполнения заказов для северных судовладельцев, это может служить преимуществом.

Сегодня судоремонтные заводы Архангельской области испытывают ощутимый дефицит судоподъемных мощностей. Вместе с тем количество круглогодично работающих плавучих доков в Архангельской области, удовлетворяющих параметрам арктического гражданского флота, ограничивается двумя единицами. Они принадлежат СРЗ «Красная Кузница» и базе технического обслуживания Архангельского тралового флота и обладают подъемной силой 9 тыс. и 2,5 тыс. тонн соответственно. Эти судоподъемные устройства были введены в эксплуатацию еще в конце 1960–начале 1980-х годов. Сегодня загрузка этих доков распланирована почти на два года вперед. Остальные плавдоки и слипы, находящиеся на балансе предприятий Архангельской области, ограничены работой в летнюю навигацию и мощностью до 2 тысяч тонн, что не позволяет поднимать морские суда с ледовым усилением.

Выявлен дефицит доковых мощностей на предприятиях Архангельской, Мурманской, Ленинградской и Калининградской областей, не позволяющий удовлетворить растущий спрос судовладельцев

По итогам проведенной ассоциацией «Судостроительный кластер Архангельской области» оценки¹ потребностей работающих в Арктике судоходных компаний в ремонте и техобслуживании грузового, ледокольного и буксирного флота выявлен дефицит доковых мощностей на предприятиях Архангельской, Мурманской, Ленинградской и Калининградской областей, не позволяющий удовлетворить растущий спрос судовладельцев. Ситуация осложняется тем фактом, что в условиях санкционных ограничений ряд стран (Польша, Эстония, Латвия, Германия, Норвегия) запретил ремонт российских судов на своей территории, а Турция и Индонезия, следуя рыночной конъюнктуре, повысили цены на ремонт. Вместе с тем верфи Санкт-Петербурга и Калининграда и без того заполнены заказами.

С учетом этих обстоятельств в 2024 году и далее на судоремонтных предприятиях Архангельска прогнозируется значительный рост спроса на услуги ремонта с докованием гражданских судов. Ожидается, что около 100 морских судов различных типов и классов, габариты которых позволяют заходить в морской порт Архангельск,

¹ Исследование рынка проводилось при поддержке правительства Архангельской области и АНО «АО «Агентство регионального развития»».

и около 200 судов класса «река-море» и вспомогательных судов, портом приписки которых является Архангельск, будут нуждаться в проведении планового и аварийного ремонта, докования, в предъявлении классификационным органам [3].

Ситуация требует принятия безотлагательных мер по введению новых доковых мощностей и совершенствованию производственной инфраструктуры судоремонтных предприятий. Министерство экономического развития, промышленности и науки Архангельской области в тесном контакте с региональным судостроительным кластером и судоходными компаниями проводит работу по развитию судоремонтной отрасли в Архангельской области.

Важно отметить осуществляемые органами государственной власти шаги в развитии судоремонта в Западной Арктике. В частности, утвержденный в сентябре 2023 года комплексный план по развитию Архангельского транспортного узла на период до 2035 года предусматривает ряд мероприятий, связанных с дноуглублением на подходах к судоремонтным предприятиям Архангельска [4].

Что касается непосредственно судоподъемных мощностей, необходимо подчеркнуть, что построить, купить или модернизировать док в существующих условиях — практически невыполнимая задача для частной компании без поддержки государства. С учетом действующих административных требований и стоимости дноуглубительных услуг проведение гидротехнических работ для установки нового дока потребует не менее трети от всего объема финансирования подобного инвестпроекта, что также обуславливает необходимость государственного участия в реализации инициатив по развитию судоремонта в Арктике.

Таким образом, нужно будет создать условия, при которых региональным судоремонтным заводам будет выгодно приобрести либо построить дополнительные плавучие доки грузоподъемностью от 9 тысяч тонн для удовлетворения формирующегося спроса со стороны владельцев арктического гражданского флота. Данная задача относится к категории стратегически важных, поскольку способствует реализации стратегических планов по развитию Арктической зоны Российской Федерации и обеспечит бесперебойное обеспечение северного завоза и снабжение действующих и перспективных добывающих проектов в Арктике.

Нужно будет создать условия, при которых региональным судоремонтным заводам будет выгодно приобрести либо построить дополнительные плавучие доки грузоподъемностью от 9 тысяч тонн

Литература

1. Головкина Д. И. Особенности расположения морского порта Архангельск / Д. И. Головкина // Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта: традиции, инновации (РИВВТ-2021): Сборник трудов межвузовской научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых (Санкт-Петербург, 1 декабря 2021 г.). — Санкт-Петербург: ГУМРФ, 2022. — С. 26–28.
2. Урыков В. А. Анализ и перспективы рынка судоремонта в Арктике на примере морского порта Архангельск / В. А. Урыков // Роль науки и технологий в социально-экономическом развитии регионов: Сборник материалов VI Всероссийской конференции с международным участием (Архангельск, 17–18 декабря 2021 г.). — Архангельск: КИРА, 2023. — С. 500–506.
3. Глава Архангельской области заявил, что судоремонту нужна поддержка // ТАСС. — URL — <https://tass.ru/ekonomika/14915989> (дата обращения: 05.12.2023).
4. Распоряжение правительства Российской Федерации от 22 сентября 2023 г. № 2555-р. — URL — <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202310020003> (дата обращения: 05.12.2023).

References

1. Golovkina D. I. Features of location of the seaport of Arkhangelsk / D. I. Golovkina // Development of inland water transport infrastructure: traditions, innovations (RIVVT-2021): Proceedings of the interuniversity scientific-practical conference of students, graduate students and young scientists (St. Petersburg, December 1, 2021). — St. Petersburg: GUMRF, 2022. — P. 26–28.
2. Urykov V. A. Analysis and prospects of the ship-repair industry in the Arctic on the example of port of Arkhangelsk / V. A. Urykov // The role of science and technology in the socio-economic development of regions: Proceedings of the 6th All-Russian conference with international participation (Arkhangelsk, December 17–18, 2021). — Arkhangelsk: KIRA, 2023. — P. 500–506.
3. The head of the Arkhangelsk region said that ship repair needs support // TASS. — URL — <https://tass.ru/ekonomika/14915989> (accessed 05.12.2023).
4. Order of the Government of the Russian Federation of September 22, 2023 No. 2555-r. — URL — <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202310020003> (accessed 05.12.2023).