

# АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ СХЕМЫ ЗАВОЗА В РАЙОНЫ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ) С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

**ВИНОКУРОВА АННА ПЕТРОВНА**  
ведущий эксперт  
отдела проектного  
управления ГАУ РС (Я)  
«Центр стратегических  
исследований при  
Главе Республики Саха  
(Якутия)»  
**e-mail:**  
vinokurovaap@yandex.ru

DOI: 10.25801/SRC.2021.83.50.009 | УДК 332.1

**АННОТАЦИЯ:** Статья посвящена анализу значения северного завоза для арктических районов Республики Саха (Якутия), обзору текущего состояния перевозок по Северному морскому пути; в ней представлены результаты изучения регионального опыта использования Северного морского пути и перспективы развития.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** Дальний Восток, Арктика, северный завоз, Северный морской путь, арктическая зона, Республика Саха (Якутия).

## ANALYSIS OF THE ECONOMIC FEASIBILITY OF DELIVERY SCHEME TO THE REGIONS OF THE ARCTIC ZONE OF THE REPUBLIC OF SAKHA (YAKUTIA) USING THE NORTHERN SEA ROUTE

**VINOKUROVA ANNA PETROVNA**  
Lead expert, Department  
of project management  
State Autonomous  
Institution «Strategic  
Research Center under  
The Head of The Republic  
of Sakha (Yakutia)»  
**e-mail:**  
vinokurovaap@yandex.ru

**ABSTRACT:** The article includes the analysis of importance of northern delivery for the Arctic regions of the Republic of Sakha (Yakutia), an overview of the current state of transportation schemes along the Northern Sea Route; studies the regional experience of using the Northern Sea Route and development prospects.

**KEY WORDS:** Far East, Arctic, northern delivery, Northern Sea Route, Arctic zone, Republic of Sakha (Yakutia).

**В** Республике Саха (Якутия) текущее состояние транспортной инфраструктуры характеризуется дефицитом наземных круглогодичных путей сообщения, товародвижение в значительной степени зависит от функционирования сезонных видов транспорта. Так, на 3,1 млн км<sup>2</sup> территории республики эксплуатируется 964,1 км железных дорог и 12 202,7 км автодорог с твердым покрытием (4,3 км на 1000 км<sup>2</sup>). В силу объективных географических, климатических и историко-хозяйственных факторов наибольший дефицит

транспортной инфраструктуры присутствует в Арктической зоне республики. Удалённость арктических районах от основных промышленных районов на тысячи километров, отсутствие железных дорог и дорог с твердым покрытием делают самостоятельную доставку грузов для предприятий и населения очень сложной и затратной.

Для бесперебойного функционирования объектов жилищно-коммунального хозяйства и энергетики, организаций социальной сферы и жизнеобеспечения населения ежегодно выполняется северный завоз –

комплекс государственных мероприятий по доставке в труднодоступные населенные пункты в преддверии зимнего сезона годового объема топливно-энергетических ресурсов, продукции ПТН и продовольствия.

В северном завозе участвуют все виды транспорта: железнодорожный, автомобильный, водный и воздушный. Обширность территории республики и труднодоступность арктических населенных пунктов обуславливает применение различных транспортных схем доставки. Основной объем жизнеобеспечивающих грузов доставляется в районные центры арктических районов внутренним водным транспортом в короткий навигационный период с дальнейшей доставкой до конечных пунктов назначения автотранспортом в период действия автозимников. Ежегодно в навигацию до пунктов назначения внутренним водным транспортом доставляется более 1 млн тонн жизнеобеспечивающих грузов, в зимний период по автозимникам перевозится более 700 тыс. тонн. В региональном бюджете предусматриваются средства для государственной поддержки северного завоза, в том числе субсидии на возмещение части транспортных расходов (водным, авто- и авиатранспортом), бюджетные кредиты и государственные гарантии. С 2016 года бюджетные расходы на эти цели увеличились в 2 раза – с 4 до 8,1 млрд рублей в год.

В целом, существующая система северного завоза требует проведения большого количества организационных мероприятий и колоссальных финансовых затрат. Сбои и задержки на любом этапе множества сложных многоступенчатых схем доставки грозят возникновением чрезвычайных ситуаций, в том числе срывом отопительного сезона и нехваткой продовольствия в труднодоступных населенных пунктах.

Так как в среднесрочной перспективе из-за отсутствия базовой транспортной инфраструктуры северный завоз сохранит роль главного механизма жизнеобеспечения арктических районов, Правительством Республики Саха (Якутия) ведется системная работа по повышению эффективности его функционирования и оперативности управления. Госкомобеспечения РС (Я) разработана Стратегия совершенствования системы завоза топливно-энергетических ресурсов в РС (Я) на период до 2030 года. Республика выбрана Минвостокразвития России в качестве пилотного региона для тестирования цифровой модели северного завоза.

Рассматриваются варианты альтернативных схем северного завоза, одной из которых является доставка жизнеобеспечивающих грузов в арктические районы по Северному морскому пути (СМП).

## АНАЛИЗ ТЕКУЩИХ ПЕРЕВОЗОК В АКВАТОРИИ СМП

До конца первого десятилетия XXI века основным назначением Северного морского пути было обеспе-

чение продовольствием и другими товарами жителей арктических регионов, а также вывоз полезных ископаемых. Объем северного завоза по СМП можно оценить по периоду 1996-2006 годы. В этот период годовой грузооборот по СМП составлял 1800-1956 тыс. тонн. Учитывая, что в тот период вклад ПАО «Норильский никель» в ежегодный грузооборот СМП составлял около 800 тыс. тонн, а кроме него грузооборот был только по северному завозу, получаем его условно постоянную величину в 1 млн тонн в год, округленно.<sup>7</sup>

В последнее десятилетие перевозки по СМП активно развиваются. Это связано с началом промышленного освоения месторождений полезных ископаемых на территории арктических субъектов России в Западной Арктике (побережье от Мурманской области до Красноярского края). Участок СМП в Восточной Арктике (побережье Республики Саха (Якутия) и Чукотского автономного округа) остается слабо освоенным из-за сложной ледовой обстановки и отсутствия крупных потребителей.

По данным статистики, в 2020 году объем грузоперевозок по СМП составил 33 млн тонн (+4,7% к 2019 году). Основной прирост грузопотока последние три года обеспечивают проекты компании «НОВАТЭК» по производству и экспорту сжиженного природного газа. Из общего объема больше всего в 2020 году было перевезено сжиженного природного газа (18,6 млн тонн), нефти и нефтепродуктов (8,2 млн тонн), генеральных грузов (3,5 млн тонн), газоконденсата (1,1 млн тонн), рудного концентрата (57 тыс. тонн) и угля. В 2020 году вывоз и завоз в порты Сабетта, Дудинка и Певек составили 98% всего грузопотока в акватории СМП. Основными перевозчиками являются недропользователи, выполняющие завоз грузов для собственных производственных нужд и вывоз продукции, в том числе ПАО «НОВАТЭК», «Лукойл», ПАО «Норникель», НК «Роснефть», ПАО «Газпром», АО «Росшельф».

Для доставки жизнеобеспечивающих грузов морские перевозки используются во всех регионах Арктической зоны России, расположенных в непосредственной близости к СМП. Основной объем завозимых грузов в количественном и стоимостном выражении приходится на топливно-энергетические ресурсы. Для доставки грузов на большие расстояния морской транспорт экономичнее авиационного и автомобильного, так как обладает большой вместимостью и потребляет меньше топлива, что снижает стоимость доставки.

Примерами лучших региональных практик организации грузоперевозок по Северному морскому пути являются:

- в Ямало-Ненецком и Ханты-Мансийском автономных округах завоз топлива в адрес нефтегазовых и муниципальных предприятий выполняет ПАО «Газпром» в рамках действующих социально-экономических соглашений с правительствами регионов;

- в Ненецком автономном округе с 2020 года поставка и перевозка всех видов топлива в населенные пункты при проведении торгов объединена в один лот;
- в Чукотском автономном округе Транспортной группой FESCO (крупная частная транспортно-логистическая компания) организованы регулярные перевозки до Владивостока любых грузов в сухих, рефрижераторных СОС и СОС контейнерах, следующих как в межпортовом сообщении, так и в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, а также генеральных грузов;
- в Камчатском крае в настоящее время ведется масштабная модернизация существующих мощностей, строится новый терминал, по СМП осуществляются пробные рейсы по доставке рыбной продукции.

По мнению экспертов, развитие перевозок по Северному морскому пути сдерживается дефицитом современной портовой инфраструктуры, отсутствием регулярных перевозок, дефицитом ледокольного флота и отсутствием обратной загрузки.

#### 1) Дефицит современной портовой инфраструктуры.

В общей сложности вдоль магистрали расположено более 70 перевалочных баз и портов. Порты Западной Арктики входят в состав ФГБУ «Администрация морских портов Западной Арктики», из них основные: Мурманск, Кандакша, Витино (Мурманская область), Архангельск, Мезень, Онега (Архангельская область), Нарьян-Мар, Варандей (Ненецкий АО), Сабетта (Ямало-Ненецкий АО), Дудинка, Диксон, Хатанга (Красноярский край).

Основными морскими портами Восточной Арктики являются Тикси (Республика Саха (Якутия)), Певек, Providения, Эгвекино, Анадырь и Беринговский (Чукотский АО). Данные порты были созданы в середине прошлого века для решения военно-стратегических задач и нуждаются в модернизации. В портах перерабатываются грузы в незначительных объемах в основном для нужд местных предприятий и населения.

Только морские порты Мурманской и Архангельской областей имеют железнодорожные подходы, остальные не имеют выхода в общероссийскую транспортную сеть. Единственным незамерзающим глубоководным портом СМП является Мурманск. Другие арктические порты функционируют с июня по сентябрь – для круглогодичной навигации необходима ледокольная проводка. Большинство арктических портов оснащены устаревшим оборудованием и не могут предоставить качественные услуги, в том числе по пополнению запасов флота, снабжению продовольствием, защите груза, техническому обслуживанию корпусов и судового оборудования.

За 2020 год грузооборот морских портов Арктиче-

ского бассейна составил 96 млн тонн (-8,4%), из них объем перевалки сухих грузов составил 30,1 млн тонн (-4,9%), наливных грузов – 65,9 млн тонн (-9,9%). Грузооборот порта Мурманск составил 56,1 млн тонн (-9,3%), Сабетта – 27,8 млн тонн (+0,5%), Варандей – 4,9 млн тонн (-31,8%) и Архангельск – 3,3 млн тонн (+22,4%).<sup>8</sup>

Развитие портовой инфраструктуры СМП ведется по энергосырьевому сценарию – для освоения новых месторождений полезных ископаемых и наращивания топливно-сырьевого экспорта недропользователи создают необходимую береговую инфраструктуру: строят новые порты и реконструируют существующие. Данные порты имеют узкую специализацию и не предназначены для доставки жизнеобеспечивающих грузов. Например, для освоения Новопортовского месторождения в Ямало-Ненецком автономном округе компанией «Газпром нефть» был построен нефтяной терминал «Ворота Арктики», создан собственный флот из семи танкеров в арктическом исполнении и двух технологичных дизель-электрических ледоколов. Порт Сабетта был построен компанией ПАО «НОВАТЭК» в рамках проекта «Ямал СПН» и используется только для добычи и транспортировки на экспорт сжиженного природного газа. В настоящее время готовятся к реализации новые проекты компаний «УК «Восток-уголь», «Независимая нефтяная компания», «ГДК «Баимская», «Восток Инжиниринг», «Северная звезда», в рамках которых планируется дальнейшее развитие портовой инфраструктуры СМП.

#### 2) Отсутствие регулярных перевозок.

В настоящее время перевозки грузов по СМП не носят регулярный характер и в основном привязаны к конкретным инвестиционным проектам. Конкурентный рынок каботажных перевозок в Арктике находится на начальном этапе формирования. Стоимость каботажных перевозок формируется по рыночным законам – рост спроса приводит к увеличению предложений. Услуги по перевозке грузов по СМП представляют многие перевозчики, владеющие необходимым флотом ледового класса. Их деятельность затрудняется объективными факторами, такими как: продолжительность навигации, непредвиденные ситуации с ледовой обстановкой и высокие эксплуатационные затраты.

#### 3) Дефицит специализированного и ледокольного флота.

Согласно данным Росатома, на сегодняшний день на проектах арктической акватории работают 43 судна арктического класса. Планируется построить 59 грузовых судов арктического класса, подтвержденных различными компаниями. В перспективе к 2024 году дефицит может составить 19 судов, к тому же суда еще не подтверждены контрактами. С учетом планов по увеличению грузопотока к 2030 году дефицит может составить 48 судов.<sup>9</sup>

Сейчас ФГУП «Атомфлот» эксплуатирует в Западной Арктике 4 атомных ледокола: «Арктика» (проект

8 <https://portnews.ru/news/307541/>

9 <http://www.morvesti.ru/themes/1698/88960/>

22220), «Ямал», «Таймыр» и «Вайгач». В строительстве находятся серийные ледоколы типа «Арктика»: «Сибирь» (ввод в конце текущего года), «Урал» (ввод запланирован в 2022 году), «Якутия» (2024 год), «Чукотка» (2026 год); заключен договор о строительстве ледокола «Лидер». В настоящее время сложно оценить потребности в ледокольном обеспечении для организации круглогодичной навигации в Восточной Арктике.

#### 4) Отсутствие обратной загрузки.

Не решен вопрос обратной загрузки СМП. Грузовая база для возвратных рейсов не сформирована и в перспективе будет иметь сильную зависимость от мировых цен на энергоресурсы. Ни одна российская компания на сегодня не заявляет о конкретных проектах добычи нефти или газа на арктическом шельфе кроме «Газпрома», который в феврале этого года объявил о вводе в промышленную разработку Штокмановского газоконденсатного месторождения в 2029 году.

### РЕГИОНАЛЬНЫЙ ОПЫТ ПЕРЕВОЗОК ПО СМП

В настоящее время по СМП из других регионов России в республику ежегодно завозится около 100 тыс. тонн жизнеобеспечивающих грузов. АО «Алмазы Анабара» доставляют основной объем генеральных грузов и топлива для производственных нужд. ПАО «Якутскэнерго» и его дочерние общества АО «Сахаэнерго» и АО «Теплоэнергосервис» (входят в группу «РусГидро») завозят топливо для нужд энергообъектов (дизельное топливо и уголь).

Для массового завоза жизнеобеспечивающих грузов в арктические районы республики СМП не используется. Грузы традиционно доставляются внутренним водным и автомобильным транспортом. Единственным районом республики, в котором часть генеральных грузов завозится по СМП, является Анабарский улус. Также улус является первым и единственным, поставившим вопрос о передаче полномочий по обеспечению социально значимыми продовольственными товарами населения в ведение муниципального образования.

Доставка жизнеобеспечивающих грузов для нужд Анабарского улуса по СМП выполняется при поддержке АО «Алмазы Анабара», которое на территории улуса занимается промышленной добычей алмазов. До 2012 года завоз грузов для производственных нужд АО выполнялся по традиционному маршруту из Усть-Кута водным транспортом по реке Лена и автомобильным транспортом по автозимникам из Мирнинского и Ленского районов. Расстояние от г. Якутска до п. Юрюнг-Хая автозимником составляет 2770 км, от г. Ленска – 1830 км, от г. Мирного – 1600 км. Увеличение производственных мощностей потребовало от предприятия поиска альтернативных путей доставки грузов, в том числе с использованием Северного морского пути. С учетом географического положения данный маршрут являлся наиболее оптимальным.

Для организации перевозок предприятием за счет собственных средств в 2012 году был обновлен причал

в п. Юрюнг-Хая. Построено два причала длиной 70 метров для генеральных грузов и нефтеналива. Глубина у причалов – 7,5 метров. На причале и площадке для хранения грузов установлено 3 крана: два автомобильных – по 100 и 60 тонн, один гусеничный грузоподъемностью 280 тонн.

Ежегодно для производственных нужд АО «Алмазы Анабара» по СМП в п. Юрюнг-Хая доставляется около 15 тыс. тонн генеральных грузов (различное оборудование, строительные материалы, спецтехника, продовольствие и т.д.) и около 45 тыс. тонн топлива. В среднем по СМП выполняется 2 рейса по доставке генеральных грузов и от 5 до 10 рейсов по доставке топлива (в зависимости от грузоподъемности судна). Длительность рейса из Архангельска до Юрюнг-Хая составляет от 12 до 14 суток в зависимости от ледовой обстановки.

Выбор перевозчиков по Севморпути проводится на конкурсной основе. В последние годы победителем конкурсов и основным перевозчиком становился АО «Хатангский морской торговый порт». Данная компания одновременно использует собственный арктический флот и флот для работы на малых глубинах и арктических реках. В настоящее время владеет 32 единицами сухогрузного и танкерного флота.

После доставки на причал груз и топливо разгружаются на собственную производственную площадку, где хранятся до открытия автозимников. Так как река Анабар выше поселка Юрюнг-Хая несудоходна, доставка грузов и топлива до приисков и участков выполняется автотранспортом по автозимникам. Самый отдаленный участок находится на расстоянии около 300 км от поселка.

Общие расходы предприятия на доставку по данному маршруту ниже, чем по традиционным схемам доставки. При этом предприятие также продолжает использовать традиционные схемы доставки: перевозки из г. Якутска по реке Лене и автотранспортом по автозимникам. При выборе оптимальной схемы доставки учитываются типы и объемы грузов, сроки и стоимость доставки. Перевозчики определяют по итогам конкурсных торгов.

Для Анабарского улуса с учетом географического положения и наличия необходимой портовой инфраструктуры доставка жизнеобеспечивающих грузов морским транспортом по СМП является наиболее экономически целесообразной, так как не требует перевалки на речные суда – доставка выполняется непосредственно до п. Юрюнг-Хая. Для других арктических улусов, населенные пункты которых находятся в отделении от СМП, доставка до конечных потребителей возможна только при перегрузке с морских судов на речные мелкосидящие суда и автомобили. Соответственно, это приведет к увеличению транспортных расходов.

Главным неудобством перевозок по Северному морскому пути для арктических районов республики является несовпадение сроков навигации по его трассе (конец июля-август) и на арктических реках Яна, Индигирка и Колыма (июнь-июль). Доставка грузов конечному потребителю вверх по рекам осуществля-

ется только на следующий год в короткий период первого тура навигации в июне-июле (до открытия арктической навигации).

Опыт региональных предприятий по использованию Северного морского пути для завоза грузов подтверждает экономическую целесообразность использования данного маршрута. Наиболее рентабельны перевозки грузов в большом объеме (более 5 тысяч тонн). Перспективными для доставки по СМП в арктические районы республики являются грузы, не требующие скоростной доставки, в том числе топливо-энергетические ресурсы, продовольствие (долговременного хранения), строительные материалы, продукция ПТН.

Факторами, сдерживающими более широкое использование данного маршрута и снижающими его коммерческую привлекательность, являются: отсутствие четких тарифов доставки, отсутствие регулярных перевозок, непредсказуемость ледовой обстановки, отсутствие современной портовой инфраструктуры, дефицит специального флота, отсутствие обратной загрузки. Рентабельность перевозки по СМП может быть увеличена за счет обратной загрузки. В настоящее время ведется разработка проекта «Чистая Арктика», предусматривающего вывоз металлолома из арктических районов республики. Ор-

ганизация пилотной линии по доставке в республику по СМП различных жизнеобеспечивающих грузов и вывозу металлолома позволит удешевить стоимость перевозки. Также следует рассмотреть возможность организации межрегиональных линий.

Повысить привлекательность перевозок по СМП для предприятий республики смогут:

- расширение межрегионального сотрудничества в части организации совместных пилотных рейсов по доставке (в республику) и вывозу (из соседних регионов) продукции;
- организация пилотной линии со сборными грузами для нескольких заказчиков в арктических районах республики (предприятий или муниципальных образований) с обеспечением обратной загрузки (например, металлолом из арктических районов, уголь с Зырянского угольного разреза и др.).

В ближайшие годы активная государственная политика по хозяйственному освоению Арктической зоны России и реализация планов Росатома по организации круглогодичной навигации, в том числе в Восточной Арктике, приведет к повышению конкурентоспособности данного маршрута.

---

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Информационно-аналитическое агентство «ПортНьюс». Грузооборот морских портов России в 2020 году снизился на 2,3% (детализация) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://portnews.ru/news/307541>.
2. Морские вести России. Россия повышает конкурентоспособность в Арктике [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/themes/1698/88960>.
3. Том 3. Северный морской путь: история, регионы, проекты, флот и топливообеспечение [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO\\_EneC\\_RU\\_Arctic\\_Vol3.pdf](https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO_EneC_RU_Arctic_Vol3.pdf).