Состояние и перспективы развития северного морского пути

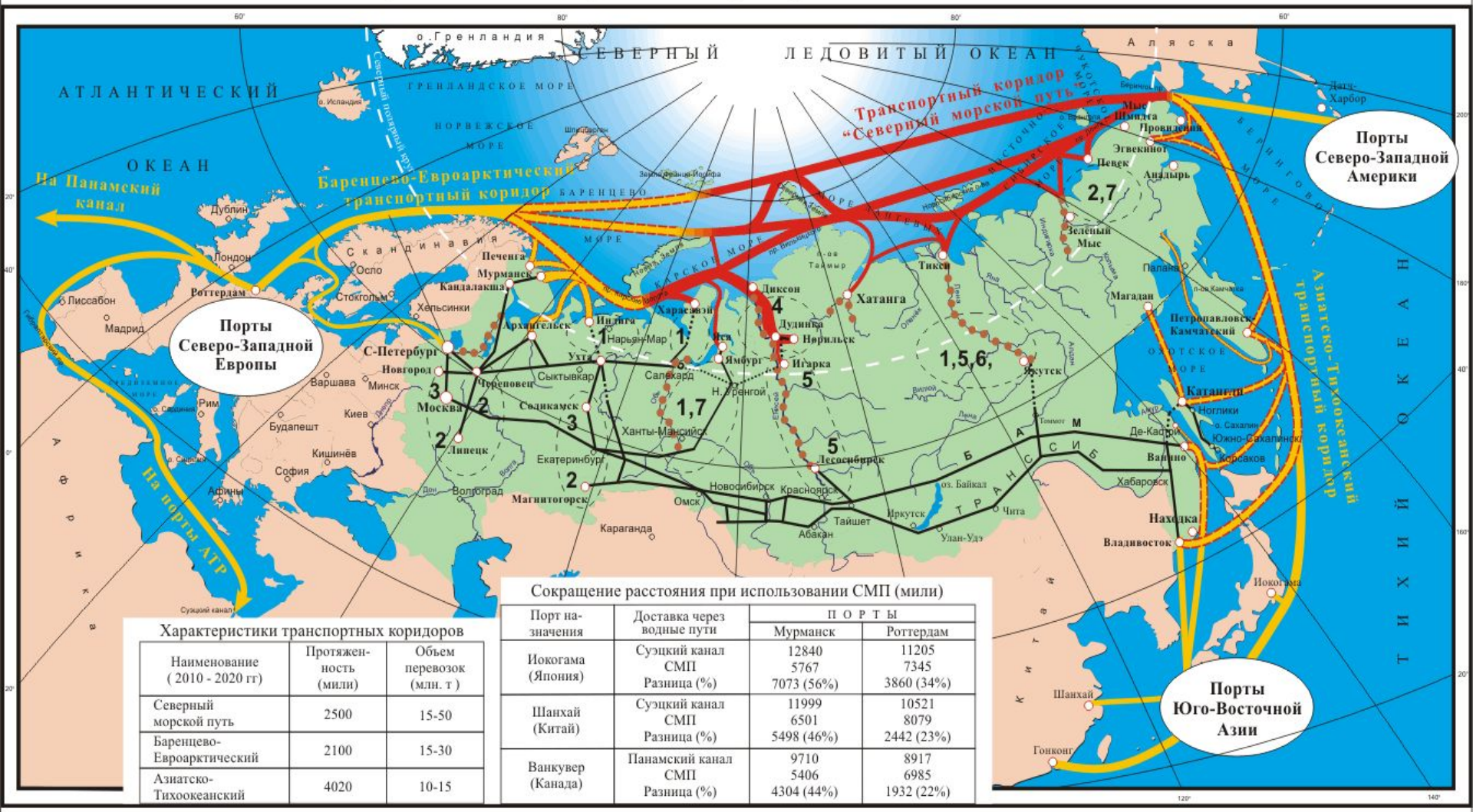
Выполнила
Фатхуллина Алина
Группа 36М132 «Б»

Северный морской путь (СМП)

Главная судоходная магистраль России в Арктике. Проходит по морям Северного Ледовитого океана, соединяет европейские и дальневосточные порты. Длина (от Карских Ворот до Бухты Провидения) – 5600 км. Основные порты: Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Провидения. Продолжительность навигации 2-4 месяцев (на отдельных участках дольше, с помощью ледоколов). СМП впервые был пройден с запада на восток (с одной зимовкой в пути) в 1878 – 79 шведской экспедицией Н.А.Э. Норденшельда. Впервые за одну навигацию (1932) СМП пройден советской экспедицией О.Ю. Шмидта на судне «Сибиряков».

Российский транспортный коридор “Северный морской путь”:

кратчайший путь между портами Запада и Востока



Характеристики транспортных коридоров

Наименование (2010 - 2020 гг)	Протяжен-ность (мили)	Объем перевозок (млн. т)
Северный морской путь	2500	15-50
Баренцево-Евроарктический	2100	15-30
Азиатско-Тихоокеанский	4020	10-15

Сокращение расстояния при использовании СМП (мили)

Порт на-значения	Доставка через водные пути	ПОРТЫ	
		Мурманск	Роттердам
Иокогама (Япония)	Суэцкий канал СМП Разница (%)	12840 5767 7073 (56%)	11205 7345 3860 (34%)
Шанхай (Китай)	Суэцкий канал СМП Разница (%)	11999 6501 5498 (46%)	10521 8079 2442 (23%)
Ванкувер (Канада)	Панамский канал СМП Разница (%)	9710 5406 4304 (44%)	8917 6985 1932 (22%)

Условные обозначения: Экспорт: 1 - углеводороды, 2 - металлы, 3 - минеральные удобрения, 4 - продукция Норильского ГМК, 5 - лес, 6 - уголь.
Импорт: 7 - продукция (товары).

- Морские транспортные коридоры.
- Железные дороги.
- Проектируемые железные дороги.
- Речные судоходные линии.
- Районы формирования грузовой базы для Северного морского пути.

ЦНИИМФ
2005

В настоящее время СМП активно используется компаниями «Норильский никель», «Лукойл», «Газпром», «Роснефть», «Росшельф», «Новатек» и другими для снабжения принадлежащих им заводов, шахт и нефтегазовых месторождений и вывоза оттуда продукции.

Организационно Северный морской путь делится на:

Западный сектор Арктики

От Мурманска до Дудинки, обслуживается ледоколами Росатом флота

Восточный сектор Арктики

От Дудинки до Чукотки, обслуживается ледоколами Дальневосточного морского пароходства

В 2010 году транзитные перевозки по СМП составили около 110 тыс. тонн (проведено 4 судна).
В 2011 году транзитные перевозки по СМП составили более 820 тыс. тонн (проведено 34 судна).
В 2012 году транзитные перевозки по СМП за летне-осеннюю навигацию составили 1,26 млн тонн. (проведено 46 судов). В этом же году состоялась первая в мире перевозка сжиженного природного газа (СПГ) по СМП. Танкер-газовоз Ob River перевёз 134500 м3 газа из Норвегии в Японию..
В 2013 году транзитные перевозки по СМП составили 1,16 млн тонн.
В 2014 году транзитные перевозки по СМП составили 274,3 тыс. тонн (проведено 25 судов).
В 2015 году доля транзитных перевозок по СМП сократилась до 39,6 тыс. тонн в сравнении с предыдущим годом.

По данным Единой межведомственной информационной статистической системы общий объем перевозок по СМП в 2014 году составил 3,9 млн тонн. В 2015 году общий объем перевозок составил 5 млн 471,3 тыс. тонн.

Выгоды использования СМП для транзитных перевозок:

- экономия на топливе;
- уменьшение продолжительности рейса уменьшает расходы на оплату труда персонала и уменьшает стоимость фрахта судна;
- отсутствует платеж за проход судна (в отличие от Суэцкого канала);
- отсутствуют очереди (как в случае с Суэцким каналом);
- отсутствует риск нападения пиратов.

Таблица

Прогнозная оценка морских арктических грузопотоков на период до 2020 г., тыс. т.

Наименование грузоперевозок	Вариант I	Вариант II
Экспорт, всего	10 450	16 045
Транзит, всего (сухогрузы)	0	250
Импорт, всего (сухогрузы)	40	55

– необходимость дополнительных капиталовложений в суда для их приспособления к условиям севера (необходимы суда ледового класса);
– дополнительные расходы на ледокольное обслуживание;
– необходимость развития инфраструктуры, которая в ряде случае находится в неконкурентоспособном состоянии (имеется в виду развитие портовой инфраструктуры, наращивание ледокольного флота) и т.д.;
– непредсказуемость сроков доставки в связи с климатическими рисками, что может при определенных обстоятельствах свести на нет все преимущество СевМорПути над Южным морским путем по расстоянию;
– короткий период навигации (4 месяца).

По оценкам Росгидромета, в последние годы в Арктике наблюдается потепление, причем тренд сокращения площади льда в летний период в обозримой перспективе сохранится. Это позволяет по-новому оценить возможности Северного морского пути. В Северном (Арктическом) федеральном университете имени М.В. Ломоносова прошел круглый стол, одним из организаторов которого стал Институт региональных исследований и городского планирования ВШЭ.

Потепление как фактор экономики

Улучшение ледовых условий - это лишь один из факторов, влияющих на развитие СМП, включая транзитные перевозки, и региональной экономической системы. Необходимо создание эффективной аварийно-спасательной службы, способной обеспечить спасение экипажей судов, плавсредств в любое время года в любой точке акватории СМП.

Северный морской путь в страны БРИКС

Справка о Комплексном проекте развития Северного морского пути

В Правительстве России утверждён Комплексный проект развития Северного морского пути.

Комплексный проект развития Северного морского пути (далее – комплексный проект) разработан Минтрансом России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти во исполнение подпункта 24 пункта 1 перечня поручений Президента России по реализации Послания Федеральному Собранию (№Пр-2821 от 5 декабря 2014 года).

Документ «Комплексный проект развития Северного морского пути» не публикуется, так как содержит сведения ограниченного доступа.

Спасибо за внимание!