

ПРОБЛЕМЫ СНАБЖЕНИЯ СЕВЕРНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ

В статье рассматриваются организация и осуществление «Северного завоза» в России в XXI в., приведены примеры эффективного снабжения инфраструктурных объектов ресурсодобывающих компаний и военных баз в Российской Арктике. Авторы отмечают необходимость корректировки государственной программы «Северного завоза» на законодательном уровне.

The organization and implementation of the Northern delivery in Russia in the 21st century are considered as well as the examples of the effective supply of infrastructure facilities of resource-extracting companies and military bases in the Russian Arctic. The authors note the necessity to adjust the Northern delivery state program at the legislative level.

Доставка грузов в регионы, входящие в Арктическую зону Российской Федерации, осуществляется в рамках государственной программы «Северный завоз». «Северный завоз» – это комплекс ежегодных мероприятий по обеспечению территорий Крайнего Севера Европейской части России, Сибири, Дальнего Востока основными жизненно важными товарами (прежде всего, продовольствием и нефтепродуктами) в преддверии зимнего сезона. В настоящее время большая часть грузов снабжения в рамках государственной программы завозится по водным путям рек и морей речными и морскими судами, в том числе по Северному морскому пути (рис.1).

Меньшая часть грузов в отдаленные населенные пункты доставляется автомобильным транспортом по «зимникам», оборудуемым в холодное время года.

Необходимость «Северного завоза» обусловлена тремя причинами:

отсутствием в районах Крайнего Севера собственной производственной базы большинства промышленных и многих сельскохозяйственных товаров;

удаленностью основных промышленных районов, что затрудняет и делает очень дорогой для частных юридических и физических лиц самостоятельную доставку товаров даже в летние месяцы;



Рис. 1. Транспортный коридор «Северный морской путь»

полным отсутствием инфраструктуры, кроме воздушного или морского сообщения, в большинстве районов Крайнего Севера.

Общей причиной являются крайне суровые природно-климатические условия в районах Крайнего Севера. В этих условиях единственно возможной является централизованная закупка и транспортировка товаров. Эту обязанность как в СССР, так и в современной России осуществляет государство за счет средств федерального бюджета и силами региональных и местных властей.

В советский период объем «Северного завоза» утверждался Госпланом и составлял около 4 млн т в год. В 90-е годы XX в. в связи с переходом России на рыночную экономику и приватизацией промышленных предприятий, транспортных компаний объем «Северного завоза» значительно сократился.

В 2007–2016 гг. объем перевозок грузов водным транспортом в районы Крайнего Севера снизился на 25,5%. Максимальные объемы «Северного завоза» водным транспортом наблюдались в 2007–2008 гг. (29,4 и 27,9 млн т соответственно). В 2009 г. произошел резкий спад объемов до минимального значения – 19,6 млн т грузов (–29,6% по сравнению с предыдущим периодом). В 2010 и 2011 гг. объем перевозок грузов водным транспортом в районы Крайнего Севера возрос на 26,6% по сравнению с объемом 2009 г. и составил 24,8 млн т. За период 2012–2015 гг. объемы «Северного завоза» водным транспортом постепенно снижались, составив в 2015 г. 20,4 млн т (–17,9% по сравнению с 2011 г.). В 2016 г. данный показатель увеличился на 7,3% по сравнению с предыдущим периодом и составил 21,9 млн т. Динамика перевозок сухих грузов водным транспортом в районы Крайнего Севера за период 2007–2016 гг. соответствует динамике общего объема «Северного завоза» водным транспортом.

Динамика объемов завоза наливных грузов не отличалась такой степенью интенсивности в период с 2007 по 2013 г. в отличие от динамики объемов завоза сухих грузов. За этот период объем «Северного завоза» наливных грузов практически не изменился. Однако последние годы периода 2007–2016 гг. характеризуются интенсивным снижением объемов завоза наливных грузов: –44,2% в 2016 г. по сравнению с показателем 2013 г.

Перевозки лесных грузов в плотках речным транспортом отличаются наибольшей стабильностью по сравнению с перевозками остальных грузов «Северного завоза». За весь исследуемый период их объем сократился на 16%: с 2,3 млн т в 2007 до 1,9 млн т в 2016 г.

Доля перевозок, осуществляемых морским транспортом, в общем объеме перевозок грузов водным транспортом в районы Крайнего Севера за период 2007–2016 гг. колеблется от 11,6% до 19,5%. По результатам 2016 г. данный показатель составил 15,4%.

В 2017 г. речными судами было завезено 582 тыс. т грузов для жизнеобеспечения населенных пунктов, расположенных в районах Крайнего Севера. В 2017 г. в населенные пункты Хабаровского края было доставлено 44,3 тыс. т энергоресурсов, из них 20,1 тыс. т угля и 24,2 тыс. т нефтепродуктов.

Рассматривая перевозки грузов обеспечения морским транспортом следует разделить «Северный завоз» и завоз грузов снабжения для нужд ресурсодобывающих компаний, осуществляющих хозяйственную деятельность на русском Севере.

Компании, занимающиеся добычей полезных ископаемых на месторождениях, расположенных в северных регионах России, в интересах развития своего бизнеса стали самостоятельно развивать местную энергетическую, производственную и портовую инфраструктуру.

Для эксплуатации нефтяного терминала «Варандей» (рис. 2) в Печорском море компания ПАО «НК «Лукойл» построила порт на побережье и обеспечивает всем необходимым жителей вахтового поселка. Поселок для временного размещения персонала рассчитан на 180 человек и также служит перевалочным пунктом для доставки персонала и грузов на платформу «Приразломная» компании ООО «Газпром нефть шельф». В зимний период для работы терминала «Варандей» используются портовые ледоколы «Тобой» и «Варандей».

Обская губа является перспективным районом добычи природного газа. Для эффективной эксплуатации месторождений компанией «Газпром» запланировано строительство жилого вахтового поселка и установки комплексной подготовки газа на мысе Парусном. В настоящее время для временного проживания сменного персонала используется вахтовый поселок Ямбург, связанный железной дорогой и автобусной линией с Новым Уренгоем.

Через аэропорт Ямбурга ежегодно проходят около 100 тыс. пассажиров,

все они работники «Газпрома» или его дочерних предприятий. Площадь аэровокзала составляет 500 м², пропускная способность – 40 пассажиров в час. Самолеты из Ямбурга совершают рейсы в Москву, Уфу, Екатеринбург, Тюмень, Надым, Салехард. Вертолеты типа Ми-8 и Ми-26 летают на мыс Каменный, в Тазовский, Заполярное, Новый Уренгой, Газ-Сале и другие оперативные точки.

В Ямбурге постоянно находятся около 10 тыс. человек, но никто из них не проживает там постоянно. В настоящее время вахтовики работают на Ямбургском месторождении 1–2 месяца, после чего уезжают домой на межвахтовый отдых, который длится около месяца. Ямбург располагает медсанчастью с современным оборудованием. Есть поликлиника, «Скорая помощь», больница, аптека, отделение восстановительного лечения.

Компания «НОВАТЭК» при поддержке государства построила порт Сабетта в Обской губе для обеспечения добычи и переработки природного газа, отгрузки СПГ на современные суда-газовозы ледового класса. В период с 2012 по 2016 г. суммарный



Рис. 2. Морской ледостойкий терминал «Варандей»

объем бюджетных инвестиций в строительство объектов федеральной собственности, включая судоходный подходный канал в Обской губе, в морском порту составил около 47 млрд рублей. «НОВАТЭК» занимается строительством объектов портовой инфраструктуры, в том числе причалов.

Добыча меди и никеля на полуостровах Таймыр и Кольский ведется с 1939 г. Накануне Великой Отечественной войны в состав Норильского комбината входили металлургический, кислородный, коксовый и ремонтно-механический заводы, железная дорога, аэропорт, порт в Дудинке. На Кольском полуострове были построены комбинаты «Печенганикель» и «Североникель».

В настоящее время вся инфраструктура по добыче меди и никеля на полуостровах Таймыр и Кольский принадлежит горно-металлургической компании «Норникель». Транспортное обеспечение Заполярного филиала (Таймыр) осуществляется собственным флотом компании по Северному морскому пути и реке Енисей. Суда оснащены двигателями типа «Azipod», имеют высокий ледовый класс – Arc7.

Компания ООО «АГК» планирует построить на полуострове Чайка специализированный терминал, предназначенный для отгрузки добываемого угля на морские суда. На первом этапе предполагается отгрузка в объеме до 10 млн т в год (с учетом организации круглогодичной навигации). На втором этапе предполагается строительство второго причала с расширением зданий и сооружений с отгрузкой угля в объеме 20–30 млн т в год.

Следует отметить эффективную деятельность Министерства обороны РФ по обеспечению необходимыми грузами военных гарнизонов, расположенных на материке и островах на Крайнем Севере и на Дальнем Востоке. Так, в навигацию 2014 г. судами обеспечения Северодвинского района базирования и гидрографической службы Северного флота с участием

судов привлекаемых аутсорсинговых компаний в районы побережья Баренцева, Белого и Карского морей было доставлено более 23 тыс. т различных грузов.

В период летней навигации 2015 г. судами Тихоокеанского флота и силами сторонних транспортных компаний было завезено свыше 31 тыс. т грузов в отдаленные гарнизоны Восточного военного округа, расположенные в районах Крайнего Севера, Камчатском крае, на Курильских островах и побережье Охотского моря. Также в летнюю навигацию 2015 г. были доставлены запасы продовольствия, горючее и смазочные материалы и другие грузы в подразделения Северного флота, базирующиеся в Арктике на островах архипелагов Новая Земля, Земля Франца-Иосифа, Северная Земля и Новосибирские острова в Северном Ледовитом океане.

В период летней навигации 2017 г. судами обеспечения Северного флота было доставлено свыше 33 тыс. т различных грузов для 69 подразделений и частей Министерства обороны РФ, которые дислоцируются в Арктике. Завоз осуществлялся несколькими отрядами судов обеспечения вспомогательного флота, килекторными судами, морскими буксирами. Были привлечены специально зафрахтованные транспортные суда и танкеры гражданских морских пароходств.

В навигацию 2017 г. на осуществление «Северного завоза» для российских военных подразделений значительно повлияли ограниченные сроки навигации из-за долгой зимы и существенный объем материальных средств, подлежащих доставке на отдаленные объекты. Завоз проходил очень интенсивно, особенно в июле и августе, когда ледовая обстановка и гидрометеорологические условия были наиболее благоприятными для доставки грузов на необорудованное побережье в Арктической зоне РФ.

Эффективность завоза грузов снабжения для российских военных подразделений в Арктике повышается

за счет снижения обратных порожних рейсов. Суда, осуществляющие завоз грузов, на обратном пути загружаются накопленным за многие годы арктическим мусором. Так, к примеру, в сентябре 2017 г. теплоход «Капитан Данилкин» доставил на остров Котельный материально-технические ресурсы в рамках программы «Северного завоза», а экологи управления материально-технического обеспечения Северного флота загрузили на судно пакетированную бочкотару, собранную на острове.

Транспортное обеспечение предприятий на Российском Севере и развитие местной инфраструктуры, в том числе с государственным участием, является примером эффективной политики ресурсодобывающих компаний. В то же время проекты ресурсодобывающих компаний носят точечный характер и только в единичных случаях становятся стимулом комплексного развития территорий.

Приватизация, самоустранение государства от регулирования социально-экономического развития Севера в 90-е годы XX в. привели к деградации местной промышленности, транспортной и энергетической инфраструктуры.

Местные органы власти обязаны заботиться о населении, проживающем на подведомственной территории. Территории таких субъектов Федерации, как Республика Саха (Якутия), Чукотский автономный округ, входят в зону районов, неблагоприятных для жизни людей. В Республике Саха (Якутия) создана специальная Правительственная комиссия по координации завоза грузов в удаленные населенные пункты, а контроль за выполнением его плана осуществляет оперативная группа при Государственном комитете обеспечения безопасности жизнедеятельности населения Республики Саха (Якутия).

В Чукотском автономном округе морской и речной транспорт функционирует в короткий навигационный

период (около четырех месяцев) – с июля по ноябрь, когда нужно успеть завезти в округ все необходимое на зиму. Для перевалки грузов снабжения с морского транспорта используются порты Певек, Анадырь, Эгвекино, Провидения и Беринговский. Из портов значительная часть грузов доставляется по дорожным сетям и автозимникам в населенные пункты округа автомобильным транспортом.

К выполнению «Северного завоза» руководство этих регионов привлекает государственные и коммерческие структуры, такие как ОАО «Госснабсбыт Якутии», ОАО «Якутопторг», ОАО «Саханефтегазснаб», ГУП «Чукотснаб».

Государственный комитет по обеспечению безопасности населения Республики Саха (Якутия) курирует три хозяйствующих общества: ОАО «Саханефтегазсбыт», ОАО «Якутопторг», ОАО «Госснабсбыт Якутии».

Местные органы власти и коммерческие предприятия, осуществляющие обеспечение населения грузами, необходимыми для жизнедеятельности, нуждаются в поддержке государственных структур федерального уровня. Проблемы снабжения населения районов Крайнего Севера регулярно обсуждаются на российских конференциях и форумах.

В целях разработки решений по совершенствованию реализации «Северного завоза» при Министерстве экономического развития РФ был создан проектный офис «Северный завоз». В июне 2017 г. его руководитель Юлия Зворыкина приняла участие в работе конференции «Северный завоз – новые пути и возможности». Конференция прошла в Нарьян-Маре, организатором выступило Северо-Западное агентство развития и привлечения инвестиций. В рамках этой конференции обсуждались вопросы совершенствования нормативной базы «Северного завоза», обеспечения транспортной доступности территорий Крайнего Севера, создания современного флота «река–море»

для «Северного завоза» и другие. В работе конференции приняли активное участие представители местных и региональных органов власти, транспортных и ресурсодобывающих компаний, научно-исследовательских институтов и вузов. Стоит отметить опыт компании ООО «Оборонлогистика», успешно осуществляющей завоз различных грузов для создания и обеспечения военных объектов в Российской Арктике.

По Северному морскому пути, национальной транспортной магистрали, ежегодно осуществляются перевозки морскими судами, и «Северный завоз» является одним из видов этих перевозок. В последние годы в прессе поднимается вопрос о создании единого логистического оператора для Северного морского пути. По нашему мнению, создание такого оператора для управления Северным морским путем будет способствовать успешной реализации «Северного завоза».

При разработке планов мероприятий, подрячков, сроков реализации целесообразно учитывать опыт ресурсодобывающих компаний, военных ведомств, Федерального агентства по государственным резервам. Создание специальной системы мониторинга и электронной торговой площадки обеспечит прозрачность закупок для нужд «Северного завоза», приведет к снижению стоимости фрахта судов, используемых для транспортировки грузов. Со временем это позволит снизить расходы бюджетов субъектов РФ на «Северный завоз».

Для нормативно-правового регулирования «Северного завоза» необходима разработка отдельного федерального закона, что было отмечено на конференции в Нарьян-Маре

в июне 2017 г. Необходимо также откорректировать существующие законодательные акты, введя в них определение «Северного завоза».

Для транспортировки грузов обеспечения по материковой части районов Крайнего Севера и Дальнего Востока необходимо разработать проекты специальных транспортных средств (например, грузовых судов на воздушной подушке).

ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление СНК СССР от 17.12.1932 г. №1873 «Об организации при Совете Народных Комиссаров Союза ССР Главного управления Северного морского пути».
2. Постановление СНК СССР от 22.06.1936 г. «Положение о Главном управлении Северного морского пути при СНК Союза ССР».
3. Постановление СНК СССР от 01.06.1940 г. «Об изменениях в организационной структуре Главного управления Северного морского пути при СНК Союза ССР».
4. *Осипов И.В.* О перспективах развития инфраструктуры Тихоокеанского флота в Арктике и на Курильских островах // *Морской Сборник*. 2017. №11. С. 56–62.
5. *Козьменко С., Селин В.* Развитие арктической группировки кораблей и судов ледового класса для обеспечения экономической и оборонной деятельности России // *Морской Сборник*. 2017. №11. С. 63–68.
6. *Румянцев Г., Лебедев Г.* Перспективы развития инфраструктуры Арктической морской транспортной системы // *Морской Сборник*. 2016. №8. С. 36–43.
7. Эксперты Госкомиссии обсуждают создание единого транспортно-логистического оператора в Арктике / <http://www.arctic-info.ru/news/19-04-2016/eksperti-goskomissii-obsyjdaut-sozdanie-edinogo-transportno-logisticeskogo-operatora-v-arktike>
8. Федеральный закон от 08.11.2007 г. №261-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О морских портах в Российской Федерации».

Г.Лебедев,
кандидат географических наук;
О.Кудрявцев,
кандидат военных наук

Ключевые слова: «Северный завоз»; снабжение; Арктическая зона Российской Федерации; Северный морской путь; морской транспорт.

Key words: the Northern delivery; supply; the Arctic zone of the Russian Federation; the Northern Sea Route; sea transport.