



ЮРИЙ БАНЬКО
«Нефтегазовая Вертикаль», Мурманск

ТОЛЬКО ПРАКТИКА ДОКАЖЕТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ СМП

Россия издавна мечтала использовать Северный морской путь для плавания из Баренцева моря в Тихий океан. Но реальные возможности для безопасного воплощения своей мечты появились с созданием в нашей стране атомного ледокольного флота.

Практически ежегодно одно-два судна дедеветом 15–20 тыс. тонн проводились атомными ледоколами по северной транзитной трассе. В этот же раз, впервые в истории арктического судоходства, Северным морским путем проследует танкер грузоподъемностью 100 тыс. тонн и шириной 44 метра.

Еще в апреле 2000 года, во время первого визита президента В.Путина в Мурманск и проведения на борту атомного ледокола «Россия» совещания по перспективам освоения богатств Арктики и использования транзитного потенциала СМП, тогдашний министр транспорта Сергей Франк и генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» Вячеслав Рукша говорили о необходимости более активного привлечения грузоотправителей к использованию возможностей доставки грузов по кратчайшему пути из Европы в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

«Самого серьезного внимания заслуживает транзитный потенциал СМП, который, по предварительным расчетам, может принести экономике России от \$3 до \$10 млрд ежегодно, — сказал тогда С.Франк. — Это весьма привлекательный маршрут. Он вдвое короче от Гамбурга до Иокогамы, чем через Индийский океан».

Обозначил задачи и В.Рукша, у которого, к слову, за плечами 19 арктических навигаций: «Все проблемы нынешней экономики ледокольного флота связаны с тем, что у нас не хватает работы. У нас избыточные мощности, а работы мало. Поэтому мы с нетерпением ждем начала вывоза сырой нефти морским путем».

С той поры прошло десять лет. С.Франк стал генеральным директором ОАО «Совкомфлот», а В.Рукша — генеральным директором ФГУП «Атомфлот». И как свидетельствует нынешнее событие, они сумели договориться о транзитном использовании СМП к обоюдной выгоде, подав хороший пример потенциальным грузоотправителям.

В пробном рейсе будет задействован и новейший из атомных ледоколов — «50 лет Победы», который к тому же заменит тем, что совершит третий в этом году круиз к Северному полюсу. Да и выбор танкера «Балтика» не слу-

чаен. Это судно усиленного ледового класса, построенное в 2005 году, прекрасно зарекомендовало себя при эксплуатации в зимних условиях на Балтике.

В чем же выгода проводки танкера по СМП? Расстояние от Мурманска до Шанхая при следовании по Севморпути 6601 миля, а через Суэцкий канал — 11000 миль. Разница в 4399 милб. Для судна, вышедшего из Роттердама, путь также сократится на 2442 мили.

При следовании танкера из Мурманска рейс в один конец составит 22 суток, а через Суэцкий канал — 42. Экономия 20 суток в один конец.

При этом не стоит забывать, что в сутки танкер потребляет 55 тонн мазута, стоимость которого около \$400 за тонну. За рейс по Севморпути в один конец только экономия на мазуте составит почти полмиллиона долларов. Приплюсуем сюда стоимость фрахта такого танкера в сутки и за счет сокращения сроков в пути и получим еще экономию чуть не в пару миллионов. Ну и не будем забывать о штормах и сомалийских пиратах.

Даже если отдать \$1,5 млн за ледоколы, вывод из сказанного остается делать читателям и заинтересованным грузоотправителям...