

История развития системы управления перевозками и работой флота в Арктике

Рябцев Михаил Дмитриевич,
аспирант кафедры «Портов и грузовых терминалов»
ГУМРФ имени Адмирала С.О. Макарова
alexander.spb@inbox.ru

The analysis of the stages of development of transport management and navy. Considered characteristic work of the fleet in general and in particular and development trends of the icebreaker fleet.

Ключевые слова: развитие флота, история, управление перевозками, логистика

Keywords: navy development, history, transport management, logistics

Введение

Военно-Морской Флот Российской Федерации, сокращённо — ВМФ России, название военно-морского флота Российской Федерации (России). Является преемником ВМФ СССР[1].

Одной из важнейших задач развития ВМФ России является формирование многоцелевых морских группировок общего назначения, способных надежно парировать военные угрозы с морских направлений, обеспечивать надежность транспортных коммуникаций и охрану торговых судов, эффективно бороться с пиратством. Все больше внимания ВМФ будет оказывать на такой регион, как Арктика, где сосредоточены богатейшие биоресурсы, запасы углеводородов и других полезных ископаемых. В результате ВМФ получит корабли, которые смогут длительно решать задачу в арктической зоне[2]. Они будут обладать ядерной энергетической установкой и обладать определенным ледовым классом.

Развитие корабельного состава морских сил общего назначения на этапе 2012—2020 годов должно быть направлено на создание группировки сил СНС, повышение боевого потенциала подводных сил, наращивание состава и боевых возможностей надводных сил, создание морских сил оперативного реагирования. После 2020 года можно прогнозировать переход к широкомасштабному строительству автономных обитаемых подводных аппаратов и морских роботизированных систем, разработку специального донного оборудования, развертываемого преимущественно с подводных носителей, различной номенклатуры и назначения.

Развитие Арктической зоны РФ

Не менее важным является направление на программное развитие и модернизацию арктических группировок в целом и в частности в части СМП, которые обеспечивают безопасность и развитие Арктической зоны РФ и ее экономическое развитие. В настоящее время в Арктической зоне РФ и ее экономическое развитие обеспечивается в основном за счет морского транспорта, а именно за счет развития морского транспорта.

Развитие Арктической зоны РФ обеспечивается в основном за счет морского транспорта, а именно за счет развития морского транспорта. Развитие Арктической зоны РФ обеспечивается в основном за счет морского транспорта, а именно за счет развития морского транспорта.

г■■■■ и■■■■ поте■■■■ э, п■■■■ р■■■■ и■■■■ н■■■■ ят■■■■ ы■■■■ м п■■■■ р■■■■ и
фо■■■■ р■■■■ м■■■■ и■■■■ ро■■■■ ва■■■■ н■■■■ и■■■■ и п■■■■ ро■■■■ г■■■■ но■■■■ з■■■■ н■■■■ ых
со■■■■ ц■■■■ иа■■■■ л■■■■ ь■■■■ но-э■■■■ ко■■■■ но■■■■ м■■■■ иче■■■■ с■■■■ к■■■■ их
те■■■■ н■■■■ де■■■■ н■■■■ ц■■■■ и■■■■ й[3].

И■■■■ не■■■■ р■■■■ ц■■■■ ио■■■■ н■■■■ н■■■■ ы■■■■ й с■■■■ це■■■■ на■■■■ р■■■■ и■■■■ й
п■■■■ ре■■■■ д■■■■ по■■■■ ла■■■■ гает ко■■■■ нф■■■■ л■■■■ и■■■■ кт и■■■■ нте■■■■ ре■■■■ со■■■■ в
по■■■■ л■■■■ я■■■■ р■■■■ н■■■■ ых ст■■■■ ра■■■■ н и у■■■■ с■■■■ и■■■■ л■■■■ и■■■■ ваю■■■■ щую■■■■ с■■■■ я
ко■■■■ н■■■■ ку■■■■ ре■■■■ н■■■■ ц■■■■ ио■■■■ ме■■■■ ж■■■■ ду н■■■■ и■■■■ м■■■■ и за бо■■■■ гат■■■■ ые
п■■■■ р■■■■ и■■■■ ро■■■■ д■■■■ н■■■■ ы■■■■ м■■■■ и ре■■■■ су■■■■ р■■■■ са■■■■ м■■■■ и
с■■■■ по■■■■ р■■■■ н■■■■ ые зо■■■■ н■■■■ ы. Ко■■■■ н■■■■ ью■■■■ н■■■■ кту■■■■ ра м■■■■ и■■■■ ро■■■■ в■■■■ ых
це■■■■ н на о■■■■ с■■■■ но■■■■ в■■■■ н■■■■ ые г■■■■ ру■■■■ п■■■■ п■■■■ ы доб■■■■ ы■■■■ вае■■■■ м■■■■ ых в
А■■■■ р■■■■ кт■■■■ и■■■■ ке п■■■■ р■■■■ и■■■■ ро■■■■ д■■■■ н■■■■ ых ре■■■■ су■■■■ р■■■■ со■■■■ в
о■■■■ ста■■■■ нет■■■■ с■■■■ я б■■■■ ла■■■■ го■■■■ п■■■■ р■■■■ и■■■■ ят■■■■ но■■■■ й, но бу■■■■ дет
неу■■■■ сто■■■■ йч■■■■ и■■■■ во■■■■ й.

В эт■■■■ их у■■■■ с■■■■ ло■■■■ в■■■■ и■■■■ ях до■■■■ л■■■■ я пе■■■■ ре■■■■ во■■■■ зо■■■■ к
в■■■■ нут■■■■ ре■■■■ н■■■■ н■■■■ их и в■■■■ не■■■■ ш■■■■ нето■■■■ р■■■■ го■■■■ в■■■■ ых г■■■■ ру■■■■ зо■■■■ в
ф■■■■ лото■■■■ м по■■■■ д Го■■■■ су■■■■ да■■■■ р■■■■ ст■■■■ ве■■■■ н■■■■ н■■■■ ы■■■■ м
ф■■■■ ла■■■■ го■■■■ м Ро■■■■ с■■■■ с■■■■ и■■■■ й■■■■ с■■■■ ко■■■■ й Фе■■■■ де■■■■ ра■■■■ ц■■■■ и■■■■ и,
п■■■■ р■■■■ и■■■■ п■■■■ и■■■■ са■■■■ н■■■■ н■■■■ ы■■■■ м к по■■■■ рта■■■■ м
а■■■■ р■■■■ кт■■■■ иче■■■■ с■■■■ к■■■■ их мо■■■■ ре■■■■ й, с■■■■ н■■■■ и■■■■ з■■■■ ит■■■■ с■■■■ я до 2%. В
эт■■■■ их у■■■■ с■■■■ ло■■■■ в■■■■ и■■■■ ях СМП п■■■■ ра■■■■ кт■■■■ иче■■■■ с■■■■ к■■■■ и не бу■■■■ дет
во■■■■ ст■■■■ ребо■■■■ ва■■■■ н и■■■■ но■■■■ ст■■■■ ра■■■■ н■■■■ н■■■■ ы■■■■ м■■■■ и
т■■■■ ра■■■■ н■■■■ с■■■■ по■■■■ рт■■■■ н■■■■ ы■■■■ м■■■■ и ко■■■■ м■■■■ па■■■■ н■■■■ и■■■■ я■■■■ м■■■■ и.
От■■■■ сю■■■■ да - ре■■■■ з■■■■ ко с■■■■ н■■■■ и■■■■ з■■■■ ит■■■■ с■■■■ я и пот■■■■ реб■■■■ но■■■■ ст■■■■ ь в
ле■■■■ до■■■■ во■■■■ м и с■■■■ пе■■■■ ц■■■■ иа■■■■ л■■■■ ь■■■■ но■■■■ м ф■■■■ лоте.

И■■■■ н■■■■ но■■■■ ва■■■■ ц■■■■ ио■■■■ н■■■■ н■■■■ ы■■■■ й с■■■■ це■■■■ на■■■■ р■■■■ и■■■■ й
ра■■■■ з■■■■ в■■■■ ит■■■■ и■■■■ я А■■■■ р■■■■ кт■■■■ иче■■■■ с■■■■ ко■■■■ й зо■■■■ н■■■■ ы РФ
п■■■■ ре■■■■ д■■■■ по■■■■ ла■■■■ гает те■■■■ с■■■■ ное сот■■■■ ру■■■■ д■■■■ н■■■■ иче■■■■ ст■■■■ во
по■■■■ л■■■■ я■■■■ р■■■■ н■■■■ ых ст■■■■ ра■■■■ н по ш■■■■ и■■■■ ро■■■■ ко■■■■ му с■■■■ пе■■■■ кт■■■■ ру
на■■■■ п■■■■ ра■■■■ в■■■■ ле■■■■ н■■■■ и■■■■ й, в то■■■■ м ч■■■■ и■■■■ с■■■■ ле, в
со■■■■ в■■■■ ме■■■■ ст■■■■ но■■■■ м о■■■■ с■■■■ вое■■■■ н■■■■ и■■■■ и к■■■■ ру■■■■ п■■■■ н■■■■ ых
ме■■■■ сто■■■■ ро■■■■ ж■■■■ де■■■■ н■■■■ и■■■■ й ше■■■■ л■■■■ ьфа. Поэто■■■■ му
п■■■■ ро■■■■ г■■■■ но■■■■ з■■■■ и■■■■ руе■■■■ м■■■■ ы■■■■ й грузопоток по СМП резко возрастет.

По наиболее оптимистичным прогнозам по трассам СМП в период 2020-2030 гг. ежегодно
будет доставляться от 8000 до 20000 тыс. тонн различных грузов. Из общего объема транзитных
грузов более 70-75% будет приходиться ■■■■■ на на■■■■ л■■■■ и■■■■ в■■■■ н■■■■ ые г■■■■ ру■■■■ з■■■■ ы.
Э■■■■ к■■■■ с■■■■ по■■■■ рт п■■■■ ро■■■■ г■■■■ но■■■■ з■■■■ и■■■■ руе■■■■ с■■■■ я на у■■■■ ро■■■■ в■■■■ не
90-95%, и■■■■ м■■■■ по■■■■ рт 5-10%.

В■■■■ ы■■■■ по■■■■ л■■■■ не■■■■ н■■■■ н■■■■ ы■■■■ й а■■■■ на■■■■ л■■■■ и■■■■ з■■■■
с■■■■ в■■■■ и■■■■ дете■■■■ л■■■■ ь■■■■ ст■■■■ вует о то■■■■ м, что т■■■■ ра■■■■ н■■■■ з■■■■ ит■■■■ н■■■■ ые
пе■■■■ ре■■■■ во■■■■ з■■■■ к■■■■ и по СМП, о■■■■ с■■■■ но■■■■ в■■■■ ы■■■■ ва■■■■ я■■■■ с■■■■ ь на
ва■■■■ р■■■■ иа■■■■ нте и■■■■ н■■■■ но■■■■ ва■■■■ ц■■■■ ио■■■■ н■■■■ но■■■■ го п■■■■ ро■■■■ г■■■■ но■■■■ за и
во■■■■ з■■■■ ро■■■■ с■■■■ ше■■■■ й за■■■■ и■■■■ нте■■■■ ре■■■■ со■■■■ ва■■■■ н■■■■ но■■■■ ст■■■■ и
за■■■■ рубе■■■■ ж■■■■ н■■■■ ых т■■■■ ра■■■■ н■■■■ с■■■■ по■■■■ рт■■■■ н■■■■ ых
ко■■■■ м■■■■ па■■■■ н■■■■ и■■■■ й, мо■■■■ гут во■■■■ з■■■■ ра■■■■ ст■■■■ и к 2017 г. до 3-4 м■■■■ л■■■■ н.
то■■■■ н■■■■ н, что пот■■■■ ребует не ме■■■■ нее 100 ле■■■■ до■■■■ ко■■■■ л■■■■ ь■■■■ н■■■■ ых

п■■ро■■во■■до■■к в го■■д[4]. К 2019-2020 г■■г. т■■ра■■н■■з■■ит■■н■■ые пе■■ре■■во■■з■■к■■и во■■з■■ра■■стут до 5 м■■л■■н. то■■н■■н, это в с■■вою оче■■ре■■дь пот■■ребует у■■ве■■л■■иче■■н■■ия ле■■до■■ко■■л■■ь■■н■■ых п■■ро■■во■■до■■к до 170-180 в го■■д. К 2030 г. пот■■реб■■но■■сть ле■■до■■ко■■л■■ь■■н■■ых п■■ро■■во■■до■■к во■■з■■ра■■стет до 200-250 и бо■■лее в го■■д.

Необхо■■д■■и■■м■■ы■■й ле■■до■■ко■■л■■ь■■н■■ы■■й ф■■лот

П■■ри это■■м к■■ру■■го■■ло■■го■■д■■ич■■ную ле■■до■■вую п■■ро■■во■■д■■ку, об■■с■■лу■■жи■■ва■■н■■ие по■■рто■■в мо■■жет на■■де■■жно обе■■с■■печ■■ить ле■■до■■ко■■л■■ь■■н■■ы■■й ф■■лот с■■ле■■дую■■ще■■го со■■ста■■ва:

- 1-3 ато■■м■■н■■ых ле■■до■■ко■■ла мо■■щ■■но■■ст■■ью 110 МВт с ле■■до■■п■■рохо■■д■■и■■мо■■ст■■ью с■■в■■ы■■ше 3-5 мет■■ро■■в и ш■■и■■р■■но■■й 33-35 мет■■ро■■в;
- 5-6 ато■■м■■н■■ых ле■■до■■ко■■ло■■в мо■■щ■■но■■ст■■ью 60-65 МВт с ле■■до■■п■■рохо■■д■■и■■мо■■ст■■ью 3-4 мет■■ра и ш■■и■■р■■но■■й 30-33 мет■■ра;
- 6-8 неато■■м■■н■■ых л■■и■■не■■й■■н■■ых ле■■до■■ко■■ло■■в мо■■щ■■но■■ст■■ью 25-30 МВт с ле■■до■■п■■рохо■■д■■и■■мо■■ст■■ью 2 мет■■ра и ш■■и■■р■■но■■й 28-30 мет■■ро■■в;
- 8-10 неато■■м■■н■■ых ле■■до■■ко■■ло■■в мо■■щ■■но■■ст■■ью 16-18 МВт с ле■■до■■п■■рохо■■д■■и■■мо■■ст■■ью до 1,8-2 мет■■ро■■в и ш■■и■■р■■но■■й до 26-28 мет■■ро■■в.

По■■с■■ле■■д■■н■■и■■й т■■ип ле■■до■■ко■■ло■■в бу■■дет, в о■■с■■но■■в■■но■■м, и■■с■■по■■л■■ь■■зо■■ват■■ь■■с■■я д■■л■■я по■■рто■■во■■го обе■■с■■пече■■н■■ия, и, е■■с■■л■■и пот■■ребует■■с■■я, д■■л■■я обе■■с■■пече■■н■■ия п■■ро■■во■■д■■к■■и су■■до■■в в лет■■н■■и■■й пе■■р■■иод. При этом загруженность ледоколов не будет превышать 60-70%. Линейные атомные ледоколы мощностью 110 МВт будут использоваться эпизодически, обеспечивая, в основном, высокоширотные плавания, осуществление проводки судов водоизмещением более 170000 то■■н■■н и д■■л■■я в■■ы■■по■■л■■не■■н■■ия ро■■л■■и ле■■до■■ко■■ло■■в■■с■■па■■сате■■ле■■й.

К со■■жа■■ле■■н■■ию, у■■же се■■го■■д■■н■■я я■■с■■но, что об■■ье■■кт■■в■■н■■ы■■й ро■■ст е■■же■■го■■д■■н■■ых т■■ра■■н■■з■■ит■■н■■ых пе■■ре■■во■■зо■■к по СМП мо■■жет б■■ы■■ть о■■г■■ра■■н■■иче■■н от■■сут■■ств■■ие■■м необхо■■д■■и■■мо■■го ч■■и■■с■■ла со■■в■■ре■■ме■■н■■ых д■■вух■■са■■доч■■н■■ых л■■и■■не■■й■■н■■ых ле■■до■■ко■■лов. Ст■■ро■■ите■■л■■ь■■ств■■о ле■■до■■ко■■ло■■в об■■ье■■кт■■в■■но ста■■но■■в■■ит■■с■■я ва■■ж■■не■■й■■ше■■й п■■роб■■ле■■мо■■й да■■л■■ь■■не■■й■■ше■■го ра■■з■■в■■ит■■ия отече■■ст■■ве■■н■■но■■й А■■р■■кт■■иче■■с■■ко■■й т■■ра■■н■■с■■по■■рт■■но■■й с■■и■■сте■■м■■ы.

С учето■■м на■■ибо■■лее п■■ре■■д■■пocht■■ите■■л■■ь■■но■■го

с целью на р и я ра з в ит и я А р к т и че с ко й зо н ы до 2030 г. п ре д по ла га ет с я ра д и ка л ь на я мо де р н и за ц и я Се ве р но го мо р с ко го пу т и на ра щ и ва н и е г ру зо бо ро та на е го т ра с сах до 30-35 м л н. то н н е же го д но. Сто л ь су ще ст ве н н ы й ро ст г ру зо по то ка по т ра с са м СМП и до л же н б ыт ь по ло же н в о с но ву п ро г но за да л ь не й ше го ра з в ит и я ле до ко л ь но го и д ру го го с пе ц и а л ь но го а р к т и че с ко го ф л о т а. О д на ко с ле ду ет е щ ё ра з по д че р к н ут ь, что во ст ре бо ва н но ст ь ле до ко ло в, их ТТХ в бо л ь ше й сте пе н и за в и с ят от то го, ста нет ли СМП п р и в ле к ате л ь н ы м д л я за ру бе ж н ы х су до хо д н ы х ко м па н и й [5]. По ка п ро г но з ро ста п р и в ле к ате л ь но ст и СМП со сто ро н ы и но ст ра н н ы х су до хо д н ы х ко м па н и й не уте ш и те л е н. Соб ст ве н н ы е ну ж д ы ст ра н ы мо ж ет обе с пе ч ит ь и по ло в и н н ы й со ста в ле до ко л ь но го ф л о т а, п ре д ста в ле н но го в ы ше.

Со в ре ме н н о е со сто я н и е ле до ко л ь но го ф л о т а

В на сто я щ е е в ре м я Ро с с и я ра с по ла га ет са м ы м к ру п н ы м по ч и с ле н но ст и ле до ко л ь н ы м ф л о т о м. В е го со ста в в хо д ят по р я д ка 40 су дов различных классов и назначений. К тому же Россия – единственная страна, имеющая ледоколы с атомными энергетическими установками. Действующий атомный ледокольный флот России насчитывает 6 атомных ледоколов, 1 контейнеровоз и 4 судна технологическо го об с лу ж и ва н и я. Д л я с п ра в к и: в 1987 г. СМП об с лу ж и ва л и 17 л и н е й н ы х ле до ко ло в, в т.ч. 8 ато м н ы х, о д на ко их за г ру же н но ст ь со ста в ля ла ме нее 30%. В з и м н и й пе р и о д на в и га ц и и в А р к т и че с к и х мо р я х да же в на сто я щ е е в ре м я и с по л ь зу ет с я о ко ло 30 ле до ко ло в [6].

Се го д н я во з ра ст л и н е й н ы х ато м н ы х ле до ко ло в п р и б л и ж а ет с я к к р ит и че с ко му. П ра кт и че с к и в се ато м н ы е ле до ко л ы ну ж да ют с я в за ме не в те че н и е б л и ж а й ш их 5-7 лет. С уч ет о м но р ма т и в н ы х ре су р с н ы х по ка зат е л е й к 2022 г. в ст ро ю о ста нет с я то л ь ко о д и н

ато м н ы й ле до ко л «50 лет Побе д ы». В то же в ре м я ФГУП «Ато мф лот» сч итает, что до 2025 г. в ст рою мо гут нахо д ит ь с я ка к м и н и му м 2 ато м н ых ле до ко ла: «Я ма л» и «50 лет Побе д ы». Бо лее то го, ато м н ы й ле до ко л «50 лет Побе д ы» бу дет с по собе н ре шат ь в се за дач и ле до во й п ро во д к и до 2040 г. О д на ко это ве с ь ма ту ма н на я пе р с пе кт и ва.

В по с ле д н ие го д ы п ла но ме р но обо с но в ы вает с я неох о д и мо ст ь за к ла д к и но в ых, в пе р вую оче ре д ь, ато м н ых ле до ко ло в. Пот реб но ст ь в н их с в я з ы вает с я с не и збе ж но ст ью в ыхо да и з ст ро я у же су ще ст вую щ их су до в, а та к же с пе р с пе кт и ва м и о с воен и я А р кт и к и и ро сто м г ру зо пото ко в по т ра с са м СМП. О д на ко на де ле а ктуа ль но ст ь ст ро ите л ь ст ва со в ре ме н н ых ле до ко ло в то л ь ко де к ла р и рует с я.

П ро г ра м м ы ст ро ите л ь ст ва со в ре ме н но го ле до во го ф лота

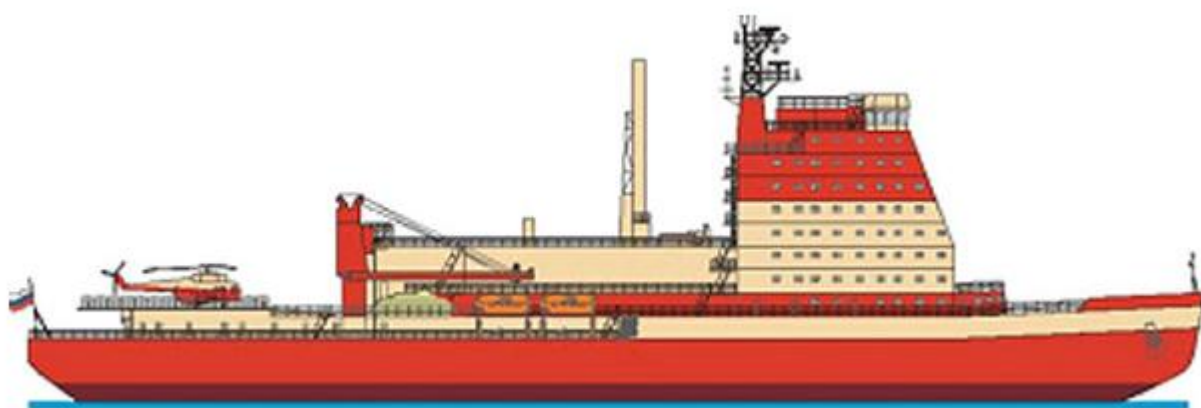
Ст ро ите л ь ст во на ц ио на л ь но го ле до ко л ь но го ф лота п ре д по ла га ло с ь о су ще ст в л ят ь в ра м ках реализации различных федеральных целевых программ. Первой из них стала президентская программа «Возрождение торгового флота России». Выполнение программы первоначально было рассчитано на период 1993-2000 гг. В июне 1996 г. её действие было продлено до ко н ца 2001 г. П ро г ра м ма п ре ду см ат р и ва ла по ст ро ит ь 16 ле до ко ло в. О д на ко н и о д и н л и не й н ы й ле до ко л в этот пе р и од по ст роен не б ыл[7].

На с ме ну п ре з и де нт с ко й п р и ш ла фе де ра л ь на я це ле ва я п ро г ра м ма (ФЦП) «Мо де р н и за ц и я т ра н с по рт но й с и сте м ы Ро с с и и. 2002-2010 г г.». Эта п ро г ра м ма вк люча ла в себ я по д п ро г ра м му «Мо р с ко й т ра н с по рт». В по д п ро г ра м ме б ы ло ра з работа но тех н и ко-э ко но м и че с кое обо с но ва н ие ст ро ите л ь ст ва ле до ко л ь но го ф лота но во го по ко ле н и я д л я об с лу ж и ва н и я Се ве р но го мо р с ко го пут и. П ре д по ла га ло с ь по ст ро ит ь и в ве ст и в э к с пл уата ц ию до 2015 г. д ва ато м н ых ле до ко ла мо щ но ст ью 55-60 МВт

Техническая ЛК-60Я (проект 22220) с реакторной установкой на водной основе по количеству энергии. Лежадок кол до лже н бьыл обе с печить к ру г ло го дич ную про во д ку та н ке ро в, сухо г ру зо в и д ру г их т ра н с по рт н ых су до в к ме ста м ра з работ к и по ле з н ых и с ко пае м ых на а р к т и че с ко м ше л ь фе. В по с ле ду ю ще м и з да н но й п ро г ра м м ы ст ро и те л ь ст во ЛК-60Я б ы ло и с к лю че но. В на сто я щее в ре м я е го ст ро и те л ь ст во п ре д по ла гае т с я о су ще ст в л я т ь в ра м ках д ру го го ут ве р же н но го ре ше н и я.

Широким на водного лежадок ла, ра в на я 32 м, в ы б ра на с уче то м е го во з мо ж но го и с по л ь зо ва н и я в каче ст ве л и не й но го ле жа до ко ла в За па д но м се к то ре Се ве р но го мо р с ко го пут и и п ро во д к и к ру п но то н на ж н ых пе р с пе к т и в н ых су до в. О д но в ре ме н но ле жа до ко л пе р с пе к т и в но го п ро е к та с по со бе н ре ш а т ь люб ые за да ч и обе с пече н и я на в и га ц и на в се м п р о т я же н ии СМП.

Важным преимуществом ледокола проекта 22220 по сравнению с ледоколами предыдущих поколений является возможность работы, как в открытом океане, так и в устьях сибирских рек, благодаря двухосадочной конструкции (ледокол имеет две рабочие о са д к и: 8,5 и 10,5 м). П ро е к т ле жа до ко ла п ре д ста в ле н на р и с у н ке 1.



Р и с. 1. У н и ве р са л ь н ы й ле жа до ко л но во го по ко ле н и я п ро е к та 22220

К ро ме то го, за 2-3 го да до о ко н ча н и я по ст ро и т е л ь ст ва н ых ле жа до ко ло в, то е ст ь в 2012-2013 г г. п ла н и ро ва ло с ь в ве ст и в де й ст в ие д ва д и зе л ь э ле к т р и че с к их ле жа до ко ла т и па ЛК-25

мощностью 25 МВт, а так же проектируется к
строительству по трем вехам ледокол в
новом полевом лагере. К сожалению, и данная
программа строительства ледоколов
выполнена не была. Более того, и о
современных ледоколах требуется
мощности до настоящего времени да же не
было заложено на верфях и за казан за
гранницей. В настоящее время ледокол в ЛК-25
мощностью 25 МВт, с собственными
работать да же на трассах СМП, являясь
определенной альянсом и во
атомном ледоколе, было введено
строительством в 2008 и 2009 г. г. дала ледокол ЛК-18 мощностью
18 МВт, проект 21900. Их строительство в
соответствии с инициативой
внесены в программу му
поставлено в Ленинском Плавании от
31.05.2006 г. № 338. Ледоколы ЛК-18
продуманы, однако, решается
задача и лишний ледокол на трассах
СМП они не способны.

Средств и специализирован
ошибочное мнение о том, что
элементарно склеить ледоколы
мощности не способны стать
альянсом атомных ледоколов.
Например, исландский ледокол
ледокол Aurora Borealis, заказанный немецким институтом
исследований, предназначен для арктических и антарктических операций в районах с толщиной
льда до 4,5 метров[8].

21 февраля 2008 г. Постановлением Правительства РФ № 103 была принята ФЦП «Развитие
гражданской морской транспортной на 2009-2016 г.г.». До
полностью реализовано
Правительством РФ от 15.06.2007 г. № 781-р
срок реализации
действительны: 2010-2015 г.г.

ФЦП предусматривала
технические их предельно и
создания:

- Атомного ледокола мощностью 60-70 МВт нового поколения;
- Атомного ледокола-ледокола мощностью 110-130 МВт для
крупного гидротехнической работы на трассах СМП.

Кроме этого программой предусмотрено строительство судов с мощностью до 200 МВт. Кроме того, в планах строительства РФ до 2020 г. – строительство судов мощностью до 25 МВт.

Таким образом, программа строительства судов мощностью до 200 МВт и строительство судов мощностью до 25 МВт.

Кроме этого, в планах строительства РФ до 2020 г. – строительство судов мощностью до 25 МВт.

В «Стратегии развития судостроения до 2020 года и на перспективу до 2030 года» министерства промышленности и торговли РФ отмечено, что в настоящее время в мире наблюдается тенденция к увеличению мощности судов, что обусловлено необходимостью доставки углеводородов из арктических шельфов. В настоящее время в мире эксплуатируется около 90 единиц судов арктического плавания, что не соответствует потребностям. Кроме того, необходимо будет построить 10–12 единиц судов мощностью до 200 МВт (в основном для доставки углеводородов из арктических шельфов). В настоящее время в мире эксплуатируется около 90 единиц судов арктического плавания, что не соответствует потребностям. Кроме того, необходимо будет построить 10–12 единиц судов мощностью до 200 МВт (в основном для доставки углеводородов из арктических шельфов).

В целом, можно отметить, что в настоящее время в мире наблюдается тенденция к увеличению мощности судов, что обусловлено необходимостью доставки углеводородов из арктических шельфов. В настоящее время в мире эксплуатируется около 90 единиц судов арктического плавания, что не соответствует потребностям. Кроме того, необходимо будет построить 10–12 единиц судов мощностью до 200 МВт (в основном для доставки углеводородов из арктических шельфов).

Естественно, следует отметить, что за последние годы

л■■■■и■■■■не■■■■й■■■■но■■■■го ато■■■■м■■■■но■■■■го ле■■■■до■■■■ко■■■■ла ЛК-60Я со■■■■сто■■■■ит■■■■с■■■■я в 2016 г., то на т■■■■ра■■■■с■■■■с■■■■ы СМП ле■■■■до■■■■ко■■■■л в■■■■ы■■■■й■■■■дет не ра■■■■н■■■■ь■■■■ше 2021 г. Та■■■■к■■■■и■■■■м об■■■■ра■■■■зо■■■■м, РФ с та■■■■к■■■■и■■■■м■■■■и те■■■■м■■■■па■■■■м■■■■и об■■■■но■■■■в■■■■ле■■■■н■■■■и■■■■я ле■■■■до■■■■во■■■■го ф■■■■лота к 2018 г. о■■■■ка■■■■жет■■■■с■■■■я пе■■■■ре■■■■д «у■■■■г■■■■ро■■■■зо■■■■й ле■■■■до■■■■во■■■■й пау■■■■з■■■■ы».

В■■■■ыхо■■■■д и■■■■з сто■■■■л■■■■ь с■■■■ло■■■■ж■■■■но■■■■го по■■■■ло■■■■же■■■■н■■■■и■■■■я во■■■■з■■■■мо■■■■же■■■■н, на■■■■п■■■■р■■■■и■■■■ме■■■■р, путе■■■■м у■■■■с■■■■ко■■■■ре■■■■н■■■■но■■■■го ст■■■■ро■■■■ите■■■■л■■■■ь■■■■ст■■■■ва мо■■■■щ■■■■н■■■■ых л■■■■и■■■■не■■■■й■■■■н■■■■ых неато■■■■м■■■■н■■■■ых ле■■■■до■■■■ко■■■■ло■■■■в на ста■■■■пе■■■■л■■■■ях п■■■■ят■■■■и отече■■■■ст■■■■ве■■■■н■■■■н■■■■ых ве■■■■рфе■■■■й: ОАО «Ба■■■■лт■■■■и■■■■й■■■■с■■■■к■■■■и■■■■й за■■■■во■■■■д», «Се■■■■ве■■■■р■■■■на■■■■я ве■■■■рф■■■■ь», «А■■■■д■■■■м■■■■и■■■■ра■■■■лте■■■■й■■■■с■■■■к■■■■ие ве■■■■рф■■■■и■■■■», «Се■■■■в■■■■ма■■■■ш■■■■п■■■■ре■■■■д■■■■п■■■■р■■■■и■■■■ят■■■■ие» ОАО «В■■■■ыбо■■■■р■■■■г■■■■с■■■■к■■■■и■■■■й за■■■■во■■■■д». Па■■■■ра■■■■л■■■■ле■■■■л■■■■ь■■■■но на ве■■■■рф■■■■ях мо■■■■жет о■■■■су■■■■ще■■■■ст■■■■в■■■■л■■■■ят■■■■ь■■■■с■■■■я и ст■■■■ро■■■■ите■■■■л■■■■ь■■■■ст■■■■во ато■■■■м■■■■н■■■■ых ле■■■■до■■■■ко■■■■ло■■■■в.

Не ме■■■■н■■■■ь■■■■ше■■■■й п■■■■роб■■■■ле■■■■мо■■■■й д■■■■л■■■■я да■■■■л■■■■ь■■■■не■■■■й■■■■ше■■■■го ра■■■■з■■■■в■■■■ит■■■■и■■■■я А■■■■р■■■■кт■■■■иче■■■■с■■■■ко■■■■й т■■■■ра■■■■н■■■■с■■■■по■■■■рт■■■■но■■■■й с■■■■и■■■■сте■■■■м■■■■ы я■■■■в■■■■л■■■■яет■■■■с■■■■я п■■■■ра■■■■кт■■■■иче■■■■с■■■■к■■■■и от■■■■сут■■■■ст■■■■в■■■■ие в на■■■■ше■■■■й ст■■■■ра■■■■не ле■■■■до■■■■ко■■■■ло■■■■в су■■■■до■■■■в■■■■с■■■■па■■■■сате■■■■ле■■■■й. Та■■■■к■■■■их с■■■■па■■■■сате■■■■ле■■■■й т■■■■ребуе■■■■т■■■■с■■■■я не ме■■■■нее 10. Ба■■■■зо■■■■во■■■■й мо■■■■де■■■■л■■■■ью ле■■■■до■■■■ко■■■■ла-■■■■с■■■■па■■■■сате■■■■л■■■■я мо■■■■жет б■■■■ыт■■■■ь ле■■■■до■■■■ко■■■■л мо■■■■щ■■■■но■■■■ст■■■■ью 16-18 МВт т■■■■и■■■■па «Са■■■■н■■■■кт-Пете■■■■рбу■■■■р■■■■г».

Конкурентные угрозы отечественному судостроению

Сегодня зарубежные планы строительства тяжелого ледокольного флота выступают как конкурентные угрозы отечественному судостроению.

Так, американские эксперты лоббируют строительство новых ледоколов и ко■■■■раб■■■■ле■■■■й ле■■■■до■■■■во■■■■го к■■■■ла■■■■с■■■■са. Их п■■■■ла■■■■н■■■■и■■■■рует■■■■с■■■■я и■■■■с■■■■по■■■■л■■■■ь■■■■зо■■■■ват■■■■ь ка■■■■к д■■■■л■■■■я науч■■■■н■■■■ых це■■■■ле■■■■й, о■■■■пе■■■■ра■■■■ц■■■■и■■■■й по по■■■■и■■■■с■■■■ку и с■■■■па■■■■се■■■■н■■■■ию, ох■■■■ра■■■■н■■■■ы о■■■■к■■■■ру■■■■жаю■■■■ще■■■■й с■■■■ре■■■■д■■■■ы, та■■■■к и д■■■■л■■■■я за■■■■щ■■■■ит■■■■ы су■■■■ве■■■■ре■■■■н■■■■итета США, п■■■■р■■■■и■■■■ну■■■■ж■■■■де■■■■н■■■■и■■■■я к соб■■■■лю■■■■де■■■■н■■■■ию но■■■■р■■■■м ме■■■■ж■■■■ду■■■■на■■■■ро■■■■д■■■■но■■■■го п■■■■ра■■■■ва и де■■■■мо■■■■н■■■■ст■■■■ра■■■■ц■■■■и■■■■и ф■■■■ла■■■■га в ме■■■■ж■■■■ду■■■■на■■■■ро■■■■д■■■■н■■■■ых во■■■■дах. Ру■■■■ко■■■■во■■■■д■■■■ст■■■■во Бе■■■■ре■■■■го■■■■во■■■■й ох■■■■ра■■■■н■■■■ы по■■■■ла■■■■гает, что д■■■■л■■■■я ре■■■■ше■■■■н■■■■и■■■■я по■■■■ста■■■■в■■■■ле■■■■н■■■■н■■■■ых за■■■■дач т■■■■ребуе■■■■т■■■■с■■■■я на■■■■л■■■■ич■■■■ие т■■■■рех т■■■■я■■■■же■■■■л■■■■ых и т■■■■рех с■■■■ре■■■■д■■■■н■■■■их ле■■■■до■■■■ко■■■■ло■■■■в, с пе■■■■р■■■■с■■■■пе■■■■кт■■■■и■■■■во■■■■й до■■■■ве■■■■де■■■■н■■■■и■■■■я их ко■■■■л■■■■иче■■■■ст■■■■ва до де■■■■с■■■■ят■■■■и (■■■■ше■■■■ст■■■■ь т■■■■я■■■■же■■■■л■■■■ых, чет■■■■ы■■■■ре с■■■■ре■■■■д■■■■н■■■■их).

Мо■ ж■ но п■ ре■ д■ по■ ло■ ж■ ит■ ь, что в б■ л■ и■ жа■ й■ шее
в■ ре■ м■ я США п■ р■ и■ мут ре■ ше■ н■ ие о
ст■ ро■ ите■ л■ ь■ ст■ ве о■ д■ но■ го—■ д■ вух т■ я■ же■ л■ ьх
ле■ до■ ко■ ло■ в с це■ л■ ью и■ мет■ ь во■ з■ мо■ ж■ но■ ст■ ь
о■ су■ ще■ ст■ в■ л■ ят■ ь к■ ру■ г■ ло■ го■ д■ ич■ ную
на■ в■ и■ га■ ц■ ию в А■ р■ кт■ и■ ке и А■ нта■ р■ кт■ и■ ке.

Соб■ ст■ ве■ н■ ы■ м ле■ до■ ко■ л■ ь■ н■ ы■ м
ф■ лото■ м об■ ла■ дают с■ ка■ н■ д■ и■ на■ в■ с■ к■ ие
ст■ ра■ н■ ы: Но■ р■ ве■ г■ и■ я, Ш■ ве■ ц■ и■ я и
Ф■ и■ н■ л■ я■ н■ д■ и■ я, а та■ к■ же
бо■ л■ ь■ ш■ и■ н■ ст■ во го■ су■ да■ р■ ст■ в, и■ мею■ щ■ их
науч■ н■ ые ба■ з■ ы в А■ нта■ р■ кт■ и■ ке:
А■ в■ ст■ ра■ л■ и■ я, А■ р■ ге■ нт■ и■ на,
Ве■ л■ и■ коб■ р■ ита■ н■ и■ я, Ге■ р■ ма■ н■ и■ я,
Го■ л■ ла■ н■ д■ и■ я, И■ с■ па■ н■ и■ я, Ф■ ра■ н■ ц■ и■ я,
ч■ и■ л■ и, ЮАР, Ю■ ж■ на■ я Ко■ ре■ я и Я■ по■ н■ и■ я.
До■ статоч■ но а■ мб■ и■ ц■ ио■ з■ н■ ые п■ ла■ н■ ы по
п■ ро■ ве■ де■ н■ ию по■ л■ я■ р■ н■ ьх
э■ к■ с■ пе■ д■ и■ ц■ и■ й и■ меет К■ ита■ й. По■ ка в со■ ста■ ве
к■ ита■ й■ с■ ко■ го ф■ лота л■ и■ ш■ ь о■ д■ но
пе■ реобо■ ру■ до■ ва■ н■ ное в ле■ до■ ко■ л■ су■ д■ но
«Сюз■ лу■ н» (1993 г.), о■ д■ на■ ко к 2017 г. в К■ итае
п■ ла■ н■ и■ рует■ с■ я за■ ве■ р■ ше■ н■ ие
ст■ ро■ ите■ л■ ь■ ст■ ва мо■ щ■ но■ го л■ и■ не■ й■ но■ го
ле■ до■ ко■ ла, с■ по■ соб■ но■ го у■ с■ пе■ ш■ но работат■ ь на
т■ ра■ с■ сах СМП.

Заключение

Российская Арктика - регион особых геостратегических интересов государства и долгосрочных экономических интересов общества, прежде всего с точки зрения освоения и рационального использования природных ресурсов и обеспечения глобального экологического равновесия. Для формирования целостной системы стимулов развития арктической зоны не-обходимо разработать и принять специальный закон, в котором были бы закреплены основы государственной политики и механизмы её реализации в Арктике.

Та■ к■ и■ м об■ ра■ зо■ м, в■ ы■ по■ л■ не■ н■ ы■ й
а■ на■ л■ и■ з с■ в■ и■ дете■ л■ ь■ ст■ вует, что г■ лавной проблемой
дальнейшего развития российской Арктической транспортной системы является проблема
строительства её основы – мощного линейного ледокольного флота. Сегодня мы ещё способны её
решить. Завтра по этой причине мы утратим Русский Север.

Список литературы

1. Подводные силы России на службе Отечеству. История и современность / Автор-составитель С. П. Сирый. — Санкт-Петербург, 2006.
2. к.1 р. в отст. В. В. Заборс. Куда плывет ВМФ России?
3. Военно-морской флот России. Корабельный состав — 2011. Инфографика, РИА Новости
4. Военно-морской флот России. Корабельный состав — 2012. Инфографика, РИА Новости
5. И целого флота мало «Смысл», № 12-13, 2007 год

-
6. Весь российский флот «Коммерсантъ-Власть» № 7(760), 25 февраля 2008
 7. С кем будет биться российский флот?
 8. Главком ВМФ адмирал Виктор Чирков - о перспективах российского флота до 2050 года
 9. Ахутина, В. Д. Балтийское море: от координации стратегий к процветанию макрорегиона: науч. Издание / Д.В. Ахутина, С.Д. Воронцова, С.В. Лазовский, Л.К. Коровин, А.П. Сологуб, А.М. Ходачек, С.Т. Ходько; Санкт-Петербургский филиал Нац. Исследоват. Ун-та «Высшая школа экономики». – 3-е издание, испр. И доп. – СПб.: НИУ ВШЭ – Санкт-Петербург, 2014. – 124 с.
 10. Бауэрсокс, Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д. Дж. Бауэрсокс, Д.Дж. Клосс – М.: «Олимп-бизнес», 2008 – 636 с.
 11. Болотникова, Е.Г. Политика «Северного измерения»: современное состояние и перспективы развития / Е.Г. Болотникова, Н.М. Межевич – Балтийский регион, 2010
 12. Дюмулен И.И. Международная торговля услугами / И.И. Дюмулен – М.: Экономика, 2003 – 314 с.
 13. Евро-азиатские Транспортные Связи: Способствуя Созданию Более Эффективного Евро-азиатского Евро-азиатского Транспорта – Доклад Группы Экспертов / Организация Объединенных Наций, Нью-Йорк и Женева, 2012 год
 14. Ефимова, Е. Г. Роль транспорта в экономическом развитии регион: международный аспект / Е. Г. Ефимова – СПб: Вестник СПбГУ. Сер. 5, 2009 (1)
 15. Ефимова, Е.Г. Транспорт в мировом хозяйстве [Текст] : монография / Е. Г. Ефимова. - М. : АНКЛ, 2007. - 351 с. : табл. - Загл. обл. : Транспорт как ведущая отрасль производственной инфраструктуры мирового хозяйства. - : Транспортная инфраструктура и ее роль в развитии мирового хозяйства.
 16. Ефимова, Е.Г. Транспорт как фактор развития межрегиональной и международной торговли / Е. Г. Ефимова 9. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации