

Информация Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия) к Интернет-конференции «Проблемы и перспективы развития Северного морского пути»

Республика Саха (Якутия) - самый крупный по площади (3,2 млн. кв. км) и один из самых богатых по минерально-сырьевым ресурсам субъект Российской Федерации. Территория республики с Севера омывается водами Лаптевых и Восточно-Сибирского морей с общей протяженностью морской береговой линии более 4,5 тыс. км.

Территория 13-ти арктических районов республики занимает площадь 1 609 тыс. кв. км (52% территории республики). Наземная транспортная сеть состоит из 12,7 тыс. км автомобильных дорог общего пользования, из которых 5,27 тыс. км приходится на автозимники, действуют 14 аэропортов, имеются 62 авиаплощадки в населенных пунктах, принимающие самолеты Ан-2 и вертолеты.

Анализ развития производительных сил республики показывает, что за водным транспортом сохраняется роль одного из основных участников перевозки массовых и генеральных грузов по внутренним водным путям Ленского бассейна. В условиях интенсивного строительства сухопутных путей сообщения внутренний водный транспорт в перспективе до 2050 года останется ведущим видом транспорта по обеспечению завоза грузов для нужд предприятий и населения республики.

В рамках государственной программы «Социально-Экономического развития Арктической зоны Российской Федерации» предполагается создание опорных зон развития на территориях арктических субъектов, представляющих собой комплексный проект планирования и обеспечения социально-экономического развития Арктической зоны, направленный на достижение стратегических интересов и обеспечение национальной безопасности в Арктике.

Программными документами до 2050 года предполагается увеличение объемов перевозок водным транспортом до 3,7 млн. тонн, в том числе за счет увеличения объемов перевозок грузов для жизнеобеспечения населения до 1,9 млн тонн, а также роста объемов перевозок грузов в рамках реализации инвестиционных проектов Северо-Якутской опорной зоны.

Следует отметить, что СМП на сегодняшний день является единственной возможностью транспортировки всех природных богатств, добываемых в республике. Таким образом, обеспечение разработки минерально-сырьевых ресурсов российского Севера невозможно без развития СМП.

В связи с этим необходимо рассмотреть следующие вопросы:

1. Развитие береговой инфраструктуры.

А) С учетом перспектив развития Северного морского пути, необходимости создания единой системы контроля и безопасности судоходства, управления транспортными потоками в районах интенсивного

движения судов, следует рассматривать Тикси как один из базовых пунктов управления инфраструктурой восточного сектора Северного морского пути.

Во исполнение всех планов, считаем необходимым развивать такое направление, как комплексное обслуживание судов, которое включает в себя бункеровку, сдачу нефтесодержащих отходов, сухого мусора и ремонт судна, техническое и продовольственное снабжение в промежуточных портах на акватории СМП. Создание выгодных условий обслуживания судов позволит привлечь в российские порты крупнотоннажные суда мировых транспортных компаний.

В настоящее время производственные мощности порта используются менее чем на 3-5%. Основной проблемой порта является высокий износ причальной стенки и перегрузочных порталных кранов. Крановое хозяйство отработало более 30 лет, износ составляет 90%. На текущий момент выполняются мероприятия по поддержанию минимально необходимой инфраструктуры для обеспечения финансово-хозяйственной деятельности предприятия. За последние пять лет в порту проведены работы по обновлению систем теплоснабжения, водоснабжения, решается вопрос по электроснабжению.

В государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы» одним из приоритетных направлений развития транспортной инфраструктуры территории Арктической зоны определено развитие и использование объектов инфраструктуры двойного назначения, в том числе развитие морского порта Тикси, однако это не подкреплено финансовым обеспечением.

Также в Комплексном проекте развития Северного морского пути до 2030 года, утвержденном Председателем Правительства Российской Федерации от 05 июня 2015 г., предусмотрено строительство инфраструктуры базирования кораблей Военно-морского Флота в п.Тикси.

С учетом требований по базированию кораблей Военно-Морского Флота в морских портах, необходимо иметь отдельный причал, который в настоящее время находится в негодном состоянии и не эксплуатируется.

Проведение указанных работ по реконструкции морского порта Тикси обеспечит безопасный заход в порт морских судов с осадкой до 10 метров, позволит довести объем грузопереработки до 300 тыс. тонн в год, и, соответственно, объемы переработки грузов морским портом Тикси, который рассматривается в качестве основного базового порта Восточного участка СМП.

В настоящее время ввиду дефицита государственного бюджета Республики Саха (Якутия), учитывая малые объемы переработки грузов и отсутствия у ОАО «Морской порт «Тикси» оборотных средств, Морской порт «Тикси» не имеет возможности должным образом содержать портовое хозяйство в целом, проведение указанных мероприятий возможно только при содействии федерального центра.

Объем работ по реконструкции портовой инфраструктуры оценивается на сумму 2 510,0 млн. рублей. *(объемы финансирования будут уточнены после разработки ПСД)*

Б) Инфраструктуру Зеленомысского речного порта образуют: один причал общего назначения для переработки генеральных, навалочных, лесных, тяжеловесных, контейнеризованных, пакетированных грузов, общей протяженностью 635 метров (из них пригодной к эксплуатации - 500 метров). Глубины у причала позволяют принимать и обрабатывать суда дедвейтом до 4000 тонн. Грузовые работы выполняются с помощью универсальных порталных кранов с различными типами грузоподъемности – от 10 до 36 тонн. Также на территории причальной набережной расположены открытые склады площадью 31,2 тыс.кв.м. и крытые склады площадью 6,24 тыс.кв.м.

На сегодняшний день техническое состояние причальной набережной удовлетворительное, но в то же время, имеется ряд отклонений от требований нормальной технической эксплуатации: разрушение бетона тумбовых ниш, оголение и коррозия арматуры. точечная коррозия металлического шпунта, смятие и разрыв отбойных устройств, единичные обрывы и провисание анкерных тяг, провалы территории, отсутствует леерное ограждение.

Зеленомысский речной порт занимает важную роль в системе портовых гидротехнических сооружений Республики Саха (Якутия). В короткие сроки арктической навигации жизнеобеспечивающие грузы для Верхней, Средней, Нижней Колымы и Чукотки доставляются через перевалку в речном порту Зеленый мыс.

Порт работает сезонно: морская навигация начинается в начале июля и заканчивается в первых числах октября. Продолжительность морской навигации в среднем составляет 85 сут., речной - более 100 сут. В зимнее время с открытием автозимника между Зеленым Мысом и г.Билибино, ЧАО порт занимается отгрузкой клиентурного груза, оставленного на хранение грузополучателями Чукотского автономного округа.

С учетом реализации перспективных инвестиционных проектов в рамках развития Северо-Якутской опорной Арктической зоны, в том числе расширения добычи руд драгоценных металлов в Чаунском районе Чукотского автономного округа, добычи Зырянского каменного угля необходимо проведение реконструкции Зеленомысского речного порта. Реализация проекта по реконструкции порта позволит обеспечить безопасный заход в порт морских судов осадкой до 10 метров, довести объем грузопереработки до 400 тыс.тонн в год для Арктических районов Республики Саха (Якутия).

Объем финансирования реконструкции порта составляет 1 303,2 млн. рублей, в том числе:

- модернизация кранового хозяйства, обновление парка перегрузочной техники – 530 млн.руб.;

- реконструкция причальной набережной, с увеличением и расширением угольной площадки - 85 млн.руб.;
- обновление технологического оборудования – 30,0 млн.руб.;
- дноуглубительные работы, с увеличением глубин у причальной стенки – 600,0 млн.руб.
- разработка соответствующей проектной документации - 58,2 млн.рублей.

НЕОБХОДИМО:

В рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» Минтрансу России, Минобороны России и Правительству Республики Саха (Якутия) обеспечить:

разработку в 2019 году проектно-сметной документации модернизации портовой инфраструктуры и реконструкции причальных сооружений;

проведение дноуглубительных работ на подходном канале и у причалов;

модернизацию портовой инфраструктуры и реконструкции причальных сооружений;

2. Совершенствование навигационного и картографического обеспечения.

Роль навигационного обеспечения очень важна, без него невозможно безопасное плавание и развитие Северного Морского пути.

Сейчас современных карт практически нет на том уровне, на котором они должны быть. Кроме того, нет и полноценно действующей системы регулирования движения судов и защиты морей СМП от загрязнений, в частности защиты от разлива нефти.

В Западном секторе Арктики, на участке Мурманск-Дудинка, в настоящее время создана система навигационного оборудования, обеспечивающая круглогодичную навигацию, включающая более 120 единиц светотехнических систем навигационного обеспечения, три контрольно-корректирующие станции ГНСС ГЛОНАСС/GPS и один контрольный пункт.

В действие вводится только минимум требуемых средств навигационного оборудования, фактически прекращены систематические промерные работы. Возраст гидрографических судов превышает 25 лет, что значительно увеличивает расходы на их содержание. В целом навигационно-гидрографическое обеспечение нуждается в восстановлении и модернизации.

В акватории СМИ работают 7 контрольно-корректирующих станций (ККС) морской дифференциальной подсистемы ГЛОНАСС на островах Андрея, Столбовой, Каменка, Олений, мысе Стерленгова, реке Индигирке и Обской губе.

В порту Тикси действует береговая станция системы НАВТЕКС, которая передает прибрежные предупреждения мореплавателям на акваторию СМП.

Помимо этого, в период арктической навигации отсутствует ежедневная гидрометеорологическая информация, долгосрочные и краткосрочные прогнозы с устьевых участков рек Лены (Быковская протока) и Яны (бар) негативно сказывается на путевых работах и на безопасности движения флота на устьевых участках арктических рек и прибрежных трассах Северного морского пути.

Передаваемая с существующих водопостов информация (в/п Столб – 106 км. р.Лена, в/п Нижнеянк – 22 км. р.Яна) не отражают в полной мере всех изменений, происходящих на устье (баре) – колебания уровней воды в результате ветроволновых, сгонно-нагонных явлений, наличие ледовые явления, направления и сила ветров.

В связи с существующей конфигурацией зон покрытия системы «Инмарсат» в дельте р.Лены и Оленекского залива моря Лаптевых, имеется неустойчивая связь судов через спутники «Инмарсат», обеспечивающими радиосвязь в зонах Индийского региона (IOR) и Тихоокеанского (POR), имеются «мертвые зоны» действия системы «Инмарсат».

При этом нарушается доведение до судов, находящихся в этой «мертвой зоне», информации по безопасности мореплавания, мониторинг местоположения судов в СМС «Виктория», передача оперативной информации по системе «Инмарсат». Разрыв рабочей зоны при углах возвышения спутников менее 5 град. в Восточном секторе Арктики, примерно от 110-130 градусов.

Безопасность и эффективность по трассам СМП в большей степени зависит от полноты и качества ледовой и гидрометеорологической информации, используемой для принятия решений в процессе управления морскими операциями. Т.е. необходимо специализированная система гидрометеорологического обеспечения.

В настоящее время отсутствует сеть станций, которая обеспечивала бы освещение района СМП данными радиолокационных съемок из космоса, получаемыми в режиме близком к реальному времени. Необходимо установить в Тикси спутниковую станцию с приемным трактом для ИСЗ, восстановить сеть метеостанций, в том числе и автоматических для получения более достоверной гидрометеорологической информации.

Основной вопрос, который остается открытым в нынешней непростой экономической ситуации, – это финансирование всех этих проектов.

НЕОБХОДИМО:

1. Рассмотреть вопрос увеличения финансирования ФГУ «Якутское управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» для возобновления работ, следующих водопостов:

- река Лена (Быковская протока) – водопост Малышева;
- река Яна (бар р.Яна) – водопост Юэдэй.

2. Возобновить работу постов гидрометеорологического наблюдения на побережье Северного ледовитого океана и островах, разработать новую методику 3 суточного прогнозирования

экстремальных природных явлений и штормовых предупреждений в условиях изменяющегося климата в Арктике.

3. Минтранс России совместно с Администрацией Северного морского пути обеспечить возможность передачи факсимильных карт погоды на районы Арктики (прибрежная зона от Хатанги до Певека), а также стабильность передачи информации по безопасности мореплавания через сеть «Safety NET» системы «Инмарсат». Включить в состав информации по безопасности мореплавания (ИБМ) 2-х суточные и долгосрочные прогнозы погоды (узко специализированные прогнозы по побережью СМП в районе работы судов класса «река-море»).

3. Формирование аварийно-спасательной инфраструктуры.

С развитием Северного морского пути, разработкой шельфовых нефтегазоносных месторождений увеличивается риск возникновения чрезвычайных ситуаций техногенного характера.

При этом, в случае возникновения чрезвычайных ситуаций в условиях низкой температуры воды и воздуха время успешного спасения человека в таких условиях ограничена от нескольких минут до часов.

В этой связи возникает необходимость создания и функционирования аварийно-спасательных формирований со всем необходимыми средствами и оснащением на маршрутах Северного морского пути, на которых будет возложена задача по поиску и спасению людей на акваториях и ликвидации чрезвычайных ситуаций, связанных с разливом нефтепродуктов на акваториях.

На сегодняшний день на протяжении всей трассы СМП располагается один морской спасательный координационный центр Диксон и два морских спасательных подцентра Тикси и Певек и дислоцированные в п. Черский Нижнеколымского района и п. Нижнеянк Усть-Янского района Республики Саха (Якутия) поисково-спасательные подразделения филиала Якутского поисково-спасательного отряда МЧС России штатной численностью по 10 человек.

Непосредственно поиск и спасание в акватории СМП обеспечивает Морспасслужба Росморречфлота с привлечением атомных ледоколов ФГУП «Атомфлот». На линейных ледоколах, работающих в акватории СМП, размещается оборудование и персонал для несения аварийно-спасательной готовности, включая водолазные работы и готовность к ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов.

Деятельность морских спасательных подцентров Тикси и Певек предполагает:

- координация поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море;
- организация работ по ликвидации разлива нефтепродуктов в поисково-спасательных подрайонах, соответственно в центральном (море

Лаптевых) и восточном секторах (Восточно-Сибирское море и Чукотское море) Арктической зоны Российской Федерации.

Федеральным законом от 29 июня 2015 г. № 166-ФЗ в Воздушный кодекс Российской Федерации внесены изменения, которые позволяют привлекать к поиску и спасанию на море воздушные суда авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации, при этом расходы на поддержание готовности поисковых и аварийно-спасательных сил и средств, осуществление поисковых и аварийно-спасательных работ и участие в их обеспечении возмещаются за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников.

В мероприятиях программы для повышения эффективности системы предупреждения и реагирования на чрезвычайные ситуации запланировано создание специализированного аварийно-спасательного центра и центров мониторинга и ситуационного анализа угроз и рисков чрезвычайных ситуаций в п.Тикси.

Также, в арктическом пункте Тикси планировалось создать центр аварийно-спасательного формирования с общим количеством 70 спасателей с соответствующей специальной техникой. Вместе с тем, в связи с сокращением федерального финансирования данные работы не были произведены.

В настоящее время в зоне действия судов “река-море” по всему Восточному сектору Арктики отсутствуют специализированные специальные спасательные суда и средства спасения.

НЕОБХОДИМО:

- 1. Решить вопросы завершения работ по созданию специализированного аварийно-спасательного центра МЧС России в п.Тикси;**
- 2. обеспечить усиление сил и средств морского спасательного подцентра Тикси для реагирования на разные неотложные работы в зоне плавания судов “река-море” по всему Восточному сектору Арктики:**
- 3. укомплектовать администрацию порта «Восточный» судном-спасателем неограниченного района плавания с дислокацией его в Тикси.**
- 4. Минтрансу России совместно с ФГБУ «Морспасслужба» обеспечить усиление сил и средств морского спасательного подцентра Тикси для реагирования на разные неотложные работы в зоне плавания судов класса «река-море» по всему Восточному сектору Арктики, в том числе укомплектовать судном-спасателем неограниченного района плавания с дислокацией его в Тикси**

5. Упрощение процедуры плавания в акватории северного морского пути

В соответствии с приказом Минтранса России от 17 января 2013 г. № 7 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» гидрометеорологическое обеспечение плавания судов в акватории Северного морского пути, функцию по мониторингу гидрометеорологической, ледовой

и навигационной обстановки в акватории Северного морского пути выполняет Администрация СМП.

Также данным приказом утверждены критерии допуска судов на Северный морской путь в соответствии с ледовым классом. При этом тип ледовых условий на участках акватории СМП определяется по официальному прогнозу Росгидромета.

Вместе с тем, в Ленском бассейне у предприятий внутреннего водного транспорта подавляющее большинство судов класса «река-море» имеют категорию допуска судов на Северный морской путь только при легком типе ледовых условий в морях Лаптевых и Восточно-Сибирском.

Из-за отсутствия разрешения на выход судов (в конце июля – был зафиксирован средний тип ледовых условий) на морском участке от Быкова Мыса до выхода пролива Дмитрия Лаптева, суда класса «река-море» ОАО «ЛОРП» подошли на баровый участок р.Яна только 08 августа 2017 г. В предыдущие годы суда подходили на баровый участок в р.Яна в следующие сроки: в 2016 году – 25 июля, в 2015 году – 20 июля, в 2014 году – 31 июля, в 2013 году – 31 июля.

В 2017 году был зафиксирован случай потери 18 дней арктической навигации, в текущем году потеряно 4 дня.

НЕОБХОДИМО:

Минтрансу, Росгидромету, Администрации Северного морского пути рассмотреть возможность определения 3-х типов прогнозируемой ледовой обстановки («легкий», «средний» и «тяжелый») по более детализированному делению с выделением - 50-ти мильной прибрежной зоной, так как прибрежная полоса освобождается ото льда гораздо раньше всей зоны.