

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/statya/59624>

Тип работы: Статья

Предмет: Логистика

-

Северный морской путь и его значение при транспортировке СПГ

Аннотация: Северный морской путь (СМП) является национальной морской транспортной магистралью России в Арктике. Это кратчайший морской путь между европейской и азиатской частью России. Кроме того, он проходит по территории, которая является стратегической ресурсной базой нашей страны, обеспечивающей решение важнейших задач социально-экономического развития. Статья расскажет о прошлом, настоящем и будущем СМП. Реализация потенциала Северного морского пути России для транзита газа и коммерческих перевозок с запада вдоль арктического побережья в Южную Корею, Китай и остальную часть Азии требует нестандартных технологических решений, прежде всего при постройке ледоколов и портовой инфраструктуры на маршруте с рекордно низкими температурами. В этой области Россия — беспрецедентный мировой лидер.

Актуальность исследования состоит в необходимости в более экономичных способах транспортировки. В работе рассматриваются следующие вопросы: протяженность северного морского пути, вопросы таяния льдов, технологические решения при реализации потенциала Северного морского пути, экономические аспекты строительства судов и ледоходов.

Новое арктическое подразделение «Росатома» централизует управление портами, которые ранее контролировало Министерство транспорта. Будет значительно упрощена система управления различными аспектами развития транспортной инфраструктуры Северного морского пути, который является одним из главных приоритетов Москвы и ключевым звеном в развитии китайско-российского сотрудничества в рамках проекта «Один пояс и один путь».

Abstract: the Northern sea route (NSR) is the national sea transport highway of Russia in the Arctic. This is the shortest sea route between the European and Asian part of Russia. In addition, it passes through the territory, which is the strategic resource base of our country, providing the solution of the most important tasks of socio-economic development. The article will tell about the past, present and future of the NSR. Realizing the potential of Russia's Northern sea route for gas transit and commercial traffic from the West along the Arctic coast to South Korea, China and the rest of Asia requires innovative technological solutions, especially when building icebreakers and port infrastructure on a route with record low temperatures. Russia is an unprecedented world leader in this area. The relevance of the study is the need for more economical methods of transportation. The paper deals with the following issues: the length of the Northern sea route, the melting of ice, technological solutions in the implementation of the potential of the Northern sea route, the economic aspects of the construction of ships and ice drifts. The new Arctic division of Rosatom centralizes the management of ports that were previously controlled by the Ministry of transport. The system of management of various aspects of the development of the transport infrastructure of the Northern sea route, which is one of the main priorities of Moscow and a key link in the development of Chinese-Russian cooperation within the framework of the "one belt and one road" project, will be greatly simplified.

Ключевые слова: северный морской путь, перевозки, Северное море, инфраструктурный проект.

Key words: Northern sea route, transportation, North sea, infrastructure project.

Статья

У каждого государства в период его активности и/или возрождения обязательно должен быть на повестке дня какой-либо глобальный инфраструктурный проект — настолько сложный, критически важный и дерзкий, что он бы олицетворял собой определенную идею, а не просто комплекс новых зданий или транспортных развязок. Такой — на реализацию которого «работает всю страну» и о котором мы бы потом с гордостью могли сказать «мы это сделали». Такой — который стал бы настоящей геополитической победой и дал мощный толчок развития целому ряду сфер и индустрий, позволил бы сделать рывок на новый уровень.

Россия, омываемая 13-ю морями и 3-мя океанами, на сегодняшний день не имеет по сути негласного статуса «морской державы». Это, конечно, объяснимо, ведь 6 из 13-ти морей относятся к акватории Северного Ледовитого Океана, климатические условия которого до недавнего времени делали крайне затруднительным освоение этих вод. Первая транспортная поставка через Северный морской путь была произведена лишь в 1935 году из Ленинграда во Владивосток. А в недалеком 2010 году общее количество коммерческих судов, прошедших Северным путем равнялось «целым» 4-м.

Предсказать точные сроки и масштабы освобождения северных морей ото льда достаточно проблематично — это не прогноз погоды на одну неделю — тем не менее, сама тенденция очевидна. К 2020 году, по прогнозам министерства обороны США, пролив Беринга будет свободен ото льда 160 дней в году (плюс по 35–45 дней промежуточных периодов весной и осенью). К 2080 году по данным норвежских ученых в Арктике не останется льда вообще[1].

По предварительным оценкам учёных арктические воды Северных морей содержат порядка 25% мировых запасов углеводородов. Но сделать цены на северные ресурсы конкурентоспособными может только более короткий путь доставки — каким и является Северный морской путь (рис.1). Так, путь от Мурманска до Иокогамы составляет по Северному морскому пути 5 770 морских миль, в то время как через Суэцкий канал он бы составил 12 840 морских миль. Сокращение более чем в два раза, это - экономия топлива, заработной платы команды, а также экономия времени.

Рис.1. Российский транспортный коридор Северный морской путь в системе международных транспортных коридоров Запад-Восток-Запад.

Полный контроль Российской Федерации над основной частью маршрута гарантирует надежность транспортных потоков независимо от геополитических коллизий. При гипотетическом военном конфликте, усилении санкций и т. п. возможность прохода наших судов через Суэцкий канал теоретически может быть перекрыта или осложнена. При этом трудно представить, чтобы какая-то сила реально могла помешать передвижению наших судов в наших же прибрежных зонах.

Но Северный морской путь актуален не только для транспортировки арктических ресурсов до конечных потребителей, хотя именно это и является движущей силой его развития на данном этапе. В ноябре 2013 Газпром произвел первую поставку СПГ по северному морскому пути, а совместно с «Новатэк» построен ряд СПГ на Ямале, первый из которых начал работу в 2016 году. Арктические перевозки — при соответствующем развитии инфраструктуры — могут стать удобной транспортной артерией между Европой и Азией, что в свою очередь поднимает значение России как межконтинентального транспортного узла на новый уровень — не только по суше (ТрансСибирская магистраль), но и по воде [2].

Благодаря повышенному вниманию к вопросам восстановления и развития СМП и увеличению потребности в перевозке грузов, прежде всего добытых природных ресурсов, в последние годы растут показатели его использования. В 2018 году объем грузоперевозок по Северному морскому пути составил 10,7 млн. т., что более чем на 40 % больше, чем в 2016 году - 7,5 млн. т.(рис.2). В том числе морскими судами (без учета транзитных судов) было перевезено 9,7 млн. т, речными - 0,8 млн.т. различных грузов. Транзитными судами перевезено около 0,2 млн.т. грузов. За год Администрацией СМП было выдано 662 разрешения судам на плавание в акватории СМП, в том числе 107 разрешений было выдано судам, плавающим под иностранным флагом.

1.Биология и океанография Северного морского пути. Баренцево и Карское моря; Наука - , 2007. - 322 с.

2.Есаулов, С. Северный морской путь: вчера, сегодня, завтра / С. Есаулов // Аргументы и факты в Архангельске. – 2011 – 21–27 дек. (№ 51/1) : спецвып. "Арктика". – С. 10

3.Статья «Арктическая дорога жизни», интернет-ресурс <http://yourarctic.com/>.

4.Статья «Лед тронулся», «Российская газета», интернет ресурс <http://rg.ru/>.

5.Статья «Севморпуть: вектор развития», И. Полякова, газета «Транспорт России», интернет-ресурс <http://www.transportrussia.ru/>.

6.Чистякова, А. Курс на Север: эксплуатация Севморпути даст новый толчок развитию экономики региона / А. Чистякова // Российская газета. – 2011 – 28 сент. – С. 26

1.Biology and Oceanography of the Northern sea route. The Barents and Kara sea; Science , 2007. - 322 с.

2.Esaulov, S. Northern sea route: yesterday, today, tomorrow / S. Esaulov // Arguments and facts in Arkhangelsk. - 2011-Dec 21-27. (No. 51/1) : special. "Arctic." P. 10 -

3.The article "the Arctic way of life", online resource <http://yourarctic.com/>.

4.The article "Ice is broken", "the Russian newspaper", online resource <http://rg.ru/>.

5.The article "the Northern sea route: vector of development", I. Polyakov, the newspaper "Transport of Russia", Internet resource <http://www.transportrussia.ru/>.

6.Chistyakova, A. Course to the North: the operation of the North sea route will give a new impetus to the development of the region's economy / A. Chistyakova // Rossiyskaya Gazeta. - 2011-Sept 28. - P. 26 -

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/statya/59624>