

Новое в арктической транспортной коммуникации...

Эксперты восхитились февральским переходом танкера «Кристоф де Маржери» по Севморпути

В России назвали историческим событием переход отечественного газового танкера «Кристоф де Маржери» по Северному морскому пути в феврале. Обычно в северных широтах навигация длится только три летних месяца. Эксперты объяснили ФАН, почему переход танкера СПГ открывает новую страницу в истории Севморпути.

Двадцать один день понадобился российскому газовозу «Кристоф де Маржери», чтобы преодолеть транзитом восточный участок Северного морского пути от порта Сабетта до южной оконечности мыса Дежнева и обратно. Все это время танкеру пришлось пробиваться сквозь ледовые поля. Если первую часть маршрута судно прошло самостоятельно, то на обратном пути пришлось подстраховаться. Почти 2,5 тысячи миль ледокол «40 лет Победы» шел параллельным курсом с танкером. Ледовая обстановка в феврале в столь северных широтах считается самой тяжелой, утверждает главный редактор журнала «Арктические ведомости» Александр Игнатьев. «Это историческое событие, потому что навигация на Северном морском пути обычно завершалась в ноябре. А чтобы пройти по его восточной половине, да ещё и зимой — это вообще впервые в истории. Это важная тенденция, которая будет иметь серьезные последствия для развития мореплавания именно в это время года», — считает Игнатьев. Уникальный ледокольный газовоз «Кристоф де Маржери» построен по заказу российской государственной компании «Совкомфлот» и введен в эксплуатацию четыре года назад, в 2017-ом. Он способен за раз перевезти более 170 тысяч тонн сжиженного газа. Сердце танкера развивает мощность в 45 мегаватт, что сопоставимо с показателями современных атомных ледоколов. Это единственное в мире судно с тремя уникальными винторулевыми колонками типа «Азипод». Благодаря им «Кристоф де Маржери» может легко маневрировать в условиях тяжёлых ледовых полей.

По словам **Председателя Общероссийского Движения Поддержки Флота Михаила Ненашева**, почти две трети пути от мыса Дежнева до порта Сабетта из-за сложной ледовой обстановки танкеру пришлось идти кормой вперед.

«Это событие для морской транспортной коммуникации уникальное. Судно такого огромного водоизмещения никогда раньше в такой период года не проходило Северный морской путь. Понятно, что были опасения, но высокий профессионализм наших моряков, их хорошая подготовка позволили успешно завершить эту проходку», — объяснил Ненашев.

Для экипажа «Кристоф де Маржери» — это не первый поход в тяжелых условиях высоких широт. В прошлом году танкер СПГ первым в мире прошел Северный морской путь в восточном направлении ещё за два месяца до начала официальной навигации — в мае. И вот новый рекорд. Директор Центра экономики Севера и Арктики Александр Пилясов уверен, что благодаря этому походу России удастся скинуть ледовую удавку Арктики. «Это абсолютно героический, беспрецедентный по столь позднему времени года проход газовоза «Кристоф де Маржери» по Севморпути. Я считаю это легендарным событием для экономической истории нашей страны. Это удачная попытка сбросить ледовую удавку Арктики», — считает Пилясов.

Работа в тяжелых арктических условиях

Северный морской путь — это кратчайший водный маршрут из Европы в Азию. Чтобы по нему добраться от Санкт-Петербурга до Владивостока, необходимо преодолеть 14 тысяч километров. Альтернативный маршрут через Суэцкий канал почти на 9 тысяч километров длиннее. Единственный минус плавания в арктических широтах — навигация здесь была возможна лишь три летних месяца, и даже в это время для проводки караванов приходилось прибегать к помощи ледокола. Теперь, с появлением российских судов повышенного ледового класса, навигацию в северных широтах можно будет сделать круглогодичной, убежден Игнатьев. «Этим проходом мы показали, что навигация возможна в северных широтах в это время года. Мы доказали, что наши суда могут работать в тяжелых арктических условиях. Опять же, благодаря всемирному потеплению ледовая обстановка в Арктике изменилась, создались благоприятные условия для прохождения этого пути», — констатировал эксперт. Северный морской путь перспективен не только для российской экономики. По этому маршруту можно доставлять грузы в любую точку мира — в Китай, Японию, США, Европу. Российский Мурманск от японской Иокогамы отделяют всего чуть меньше 6

тысяч морских миль Севморпути. Южный маршрут через все тот же Суэцкий канал почти в 2,5 раза длиннее. И тем не менее через арктические широты в год проходит не более ста судов, а через Суэцкий канал — почти в 18 тысяч.

После февральского рейса российских моряков, по мнению Председателя Общероссийского Движения Поддержки Флота, можно изменить эти экономические показатели в пользу северного маршрута.

«Благодаря этому проходу по Северному морскому пути начнется новый этап развития этого направления. Это ещё раз доказывает, что задача достигнуть перевозки 80 миллионов тон груза к 2024 году, опираясь на госкомпанию «Совкомфлот» и другие компании, вполне осуществима», — заявил Михаил Ненашев.

Благодаря историческому рейсу танкера «Кристоф де Маржери» у России появится свой высокоширотный «Суэцкий канал», уверены эксперты. Наша страна продемонстрировала всему миру смелость экономических, хозяйственных решений, которые выгодно используют момент климатических изменений, для движения в направлении перспективного азиатского рынка.

Федеральное агентство новостей, 24 февраля 2021 г., 20²⁸