

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. ГОСТ 17.2.3. 01-86. Охрана природы. Атмосфера. Правила контроля качества воздуха населенных пунктов : введен 1987-01-01-77 : взамен ГОСТ 17.2.3.01. – Москва : Стандартиформ, 2005. – 5 с.

2. Методы расчетов рассеивания выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферном воздухе, утвержденной Приказом Министерства природных ресурсов и экологии России от 06.06.2017 г. № 273. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/456074826>. – Текст : электронный.

3. ГН 2.1.6.3492-17. Гигиенические нормативы «Предельно допустимые концентрации (ПДК) в атмосферном воздухе городских и сельских поселений», утв. Постановление Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 22.12.2017 № 165 (изм. май, 2018). – URL: <http://docs.cntd.ru/document/556185926>. – Текст : электронный.

УДК 332.1

Е.Н. Матюхина

Тюменский государственный университет

ОСВОЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ КАК ТОРГОВОЙ МАГИСТРАЛИ

Ключевые слова: торговая магистраль, хозяйствующий субъект, таможенное сопровождение, ледокольный флот, индустриальное развитие, сотрудничество.

Аннотация: Статья посвящена анализу современной ситуации в освоении Северного морского пути и возможным перспективам сотрудничества Тюменской области, ее хозяйствующих и научно-исследовательских субъектов с партнёрами из других регионов РФ.

DEVELOPMENT OF THE NORTHERN SEA WAY AS A TRADING HIGHWAY

Keywords: trade highway, business entity, customs escort, icebreaker fleet, industrial development, cooperation.

Resume: The article is devoted to the analysis of the current situation in the development of the Northern Sea Route and the possible prospects for cooperation of the Tyumen region, its business and research entities with partners from other regions of the Russian Federation.

В настоящее время в регулярной деятельности на Северном морском пути (СМП) участвуют три категории хозяйствующих субъектов. 1) Государственные учреждения: ФГКУ «Администрация Северного морского пути» («АСМП»); ФГУП «Атомфлот», входящий в структуру госкорпорации «Росатом»; ФГУП «Росморпорт». 2) Акционерные общества, осуществляющие поддержку судоходства дизельным ледокольным флотом: ОАО «Дальневосточное морское пароходство»; ОАО «Мурманское морское пароходство»; ОАО «ЛУКОЙЛ». 3) Акционерные общества, осуществляющие арктическое судоходство: ПАО «ГМК «Норильский Никель»; ПАО «Газпром»; ПАО «ЛУКОЙЛ»; ОАО «Ямал СПГ». Специалисты имеют подготовку в соответствии с конвенцией ПДНВ. Уровень кадровой подготовки подтвержден международными сертификатами и отвечает стандартам занимаемых должностей на различного типа судах. Арктическое морское пароходство заинтересовано в развитии кадрового потенциала компании, и поэтому приглашает на работу опытных моряков и молодых специалистов.

Следует обратить внимание, что освоение СМП как торговой магистрали предполагает, прежде всего, ледокольную проводку, которую могут предоставить в мире Россия, Япония, Швеция, Норвегия, Канада и США. Но в наших территориальных водах мы вполне можем обойтись собственными силами. И тому есть масса оснований. Первое и главное - атомный ледокольный флот на сегодняшний день создан только в России и является одним из главных технических достижений нашей страны. Решение стратегических задач освоения северных территорий по плечу лишь атомному ледокольному флоту. На сегодняшний день в арсенале России атомные ледоколы, которые могут длительно находиться на трассах Севморпути, не нуждаясь в заправке. В состав действующего флота входят атомоходы «Россия», «Советский Союз», «Ямал», «50 лет Победы», «Таймыр» и «Вайгач», а также атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть». Их эксплуатацией и обслуживанием занимается «Росатомфлот», находящийся в Мурманске.

Ледокольная проводка невозможна без таможенного оформления, если груз предназначен иностранным заказчикам. *Таможенное оформление* – это комплекс мероприятий, выполняемых участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД) с целью перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу. Специалисты по оформлению грузов в Тюмени: ООО «Инстар Лоджистикс», ООО «ГрандКарго-Сервис», ООО «Солоджи», «DHL», «Major Cargo Service» и «Универсальные Грузовые Решения».

Если более подробно, то свою деятельность компания «Универсальные Грузовые Решения» осуществляет с 1997 года, тогда она входила в группу компаний по перевозкам SM-GROUP. В 2005 г. ее переименовали и с тех пор она успешно работает и объединяет высококвалифи-

цированных специалистов с большим опытом международных перевозок грузов, таможенного оформления, сертификации товаров и страхования грузов. *Компания предоставляет следующие услуги в Тюмени:* бесплатные консультации по всем вопросам таможенного оформления в таможне Тюмени и Тюменской области; помощь в подготовке и проверке пакета документов для таможни; расчет необходимых к уплате таможенных платежей; таможенное оформление любых грузов и товаров в любых таможенных режимах (импорт-выпуск для внутреннего потребления, экспорт, временный ввоз, временный вывоз, таможенный транзит, реимпорт, реэкспорт, переработка на таможенной территории, переработка для внутреннего потребления, переработка вне таможенной территории, перегрузка, перевалка и др.); контроль за размещением товаров на склады временного хранения (СВХ) Тюмени (разгрузка, погрузка, хранение, взвешивание); подготовка, подача и выпуск в таможне Тюмени таможенных деклараций (ДТ); оперативная растаможка в Тюмени; оперативная затаможка в Тюмени.

При транспортировке используются следующие виды транспорта: автомобильный (грузовой), железнодорожный (контейнерный), авиационный, комбинированный[1].

Помимо накопленного опыта специалистам указанных компаний необходимо нарабатывать опыт сотрудничества с Ростелекомом, располагающим широкой инфраструктурой по территориям, имеющим выход к СМП, системами «Гонец», «Луч», если они выразят готовность к подобному сотрудничеству, поскольку имеют некоторую специфику в использовании своих мощностей. Система «Алиса» также могла бы сослужить хорошую службу в практике выстраивания новых хозяйственных связей, а также Институт сетевых технологий, Завод радиотехнического оборудования. Корпорация Алмаз-Антей в соответствии с ФЗ № 187, Супертел ДАЛС.

Считаю, что Министерству образования РФ целесообразно было бы создать отдельный департамент, который координировал бы подготовку специалистов нужных направлений вузами территорий, имеющих выход к СМП или повышение квалификации тех, кто получил образование без учета специфики работы в Арктике, но по зову души хотел бы и по состоянию здоровья мог осуществлять трудовую деятельность в обозначенных регионах РФ.

Индустриальное развитие области может осуществляться в сотрудничестве с Нижегородским государственным техническим университетом им. Р.Е. Алексеева, разработавшим новое поколение эффективных амфибийных транспортных средств для Арктики. Семейство инновационных колесных и гусеничных вездеходных амфибийных транспортных средств с гибридной силовой установкой и электромеханической трансмиссией для эксплуатации в АЗРФ, превосходящее лучшие мировые аналоги по функ-

циональным и технико-экономическим показателям, разработанным на основе передовых научных исследований в области механики, электротехники и микроэлектроники, с применением новейших отечественных импортозамещающих технических и технологических решений, экологически безопасных технологий, способствующих обеспечению связности территории РФ, освоению и использованию Арктики.

Несомненные перспективы имеет сотрудничество области с Томским государственным университетом систем управления и радиоэлектроники в области использования дирижаблей. Планируемая Российская научная экспедиция на специальном дирижабле (альтернативное, экономическое средство доставки грузов и людей в труднодоступные районы) совершит первый в мире облет через Южный и Северный полюса для проведения глобальных исследовательских работ. Задачей экспедиции является исследование океана – изучение человеческого воздействия на Мировой океан, фиксация изменений, связанных с ним, поиск пластика, других загрязнений – для проработки защитных мер. Формат кругосветной экспедиции на дирижабле станет значимым событием в мировом воздухоплавании, поднимет престиж России на мировом уровне, позволит провести уникальные географические исследования, исследования океана, атмосферы и климатических явлений, докажет эффективность альтернативного воздухоплавательного средства [2].

Развитие робототехники в регионе набирает обороты и в этом плане несомненный интерес представляет изучение опыта коллег Центрального научно-исследовательского и опытно-конструкторского института робототехники и технической кибернетики Государственного научного центра Российской Федерации федерального государственного автономного научного учреждения (ГНЦ РФ ЦНИИ РТК) в Санкт-Петербурге. Созданный в его стенах вездеход с роторно-винтовым двигателем предназначен для перемещения людей и грузов по пересеченной местности в условиях Арктики.

Разработанная комплексная бортовая система управления (КБСУ) с элементами автопилотирования, всепогодной системой технического зрения и современными средствами навигации обеспечивает оперативный анализ сложной ледово-навигационной обстановки и безопасное прохождение маршрута следования с минимальной нагрузкой на водителя. За счет комплексирования средств навигации и технического зрения достигается высокая устойчивость к неисправности и отказам [2].

Несомненный интерес представляет для использования в арктических условиях Тюменского севера и демонстратор технологий (летающая лаборатория) «Модель ВСА-500) МГТУ имени Н.Э. Баумана– это движущаяся точная копия (уменьшенная в 25 раз) разрабатываемой высокоскоростной амфибии ВСА_500 грузоподъемностью до 300 тонн.

Назначение амфибии – проверка конструкторских решений, апробация технологических и материаловедческих решений, натурные испытания всех режимов движения высокоскоростной амфибии (ВСА).

Областью применения ВСА являются арктические регионы и регионы со слаборазвитой (отсутствующей) транспортной инфраструктурой, а также морские и океанские акватории. Разработанный типоряд ВСА может стать основой для формирования в России Высокоскоростного Амфибийного Флота арктических регионов и сделает реальностью возникновение новой отрасли промышленности – экранопланостроения [3].

Кроме того, «ветряки» в Арктике пока рано списывать со счетов. Основная проблема ветрогенераторов, работающих в суровых условиях, - обледенение лопастей, ведущее к увеличению массы агрегата, дополнительным нагрузкам, вибрациям, в результате которых разбивается подшипник и устройство выходит из строя. Существует два способа справиться с проблемой. Первый – подогрев лопастей изнутри кабелем. Но это 15% от выработки генератора, поэтому в настоящее время ведутся эксперименты с гидрофобным покрытием, которое предохранит лопасть от налипания наледи – это будет второй способ решения проблемы [4].

Таким образом, арктический вектор индустриального развития области в перспективе мог бы открыть широкие рамки межвузовского и промышленного партнерства в рамках формируемого в Тюмени Научно-образовательного центра (НОЦ).

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. <http://ucsol.ru/0-kompanii> (дата обращения 7.07.2019). – Текст : электронный.
2. В Санкт-Петербурге обсудили подходы к развитию международного научно-технического сотрудничества в Арктике. – URL: https://minobrnauki.gov.ru/ru/press-center/card/?id_4=1248 (дата публикации 9.04.2019). – Текст : электронный.
3. http://www.bmstu.ru/bmstu.ru/content/image/files/engineer_2019_may.pdf (дата обращения 7.07.2019). – Текст : электронный.
4. <http://www.region29.ru/https://region29.ru/story/5b3caae512f17b70283a48a2.html> (дата обращения 7.07.2019). – Текст : электронный.