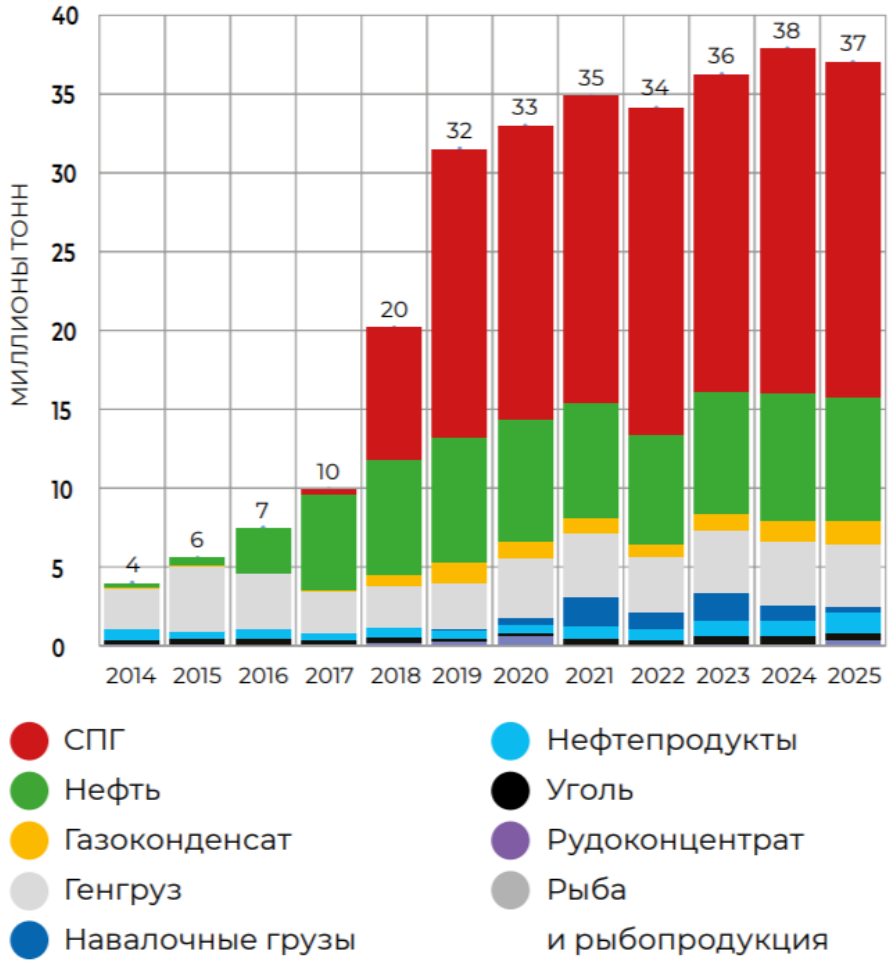
Морская транспортировка нефти в Арктике: динамика, прогнозы развития и риски

Михаил Викторович Васёха
д.т.н., заведующий кафедрой морского нефтегазового дела МАУ , заведующий НИЛ «Логистика в Арктике»,
заведующий НИЛ арктической логистики ФИЦ КНЦ РАН

Жанна Вячеславовна Васильева
к.т.н., заведующий кафедрой экологии и техносферной безопасности МАУ,
зав. НИЛ «Экоинжиниринг и мониторинг загрязнений арктической зоны»,
с.н.с. НИЛ арктической логистики ФИЦ КНЦ РАН

19.05.2026

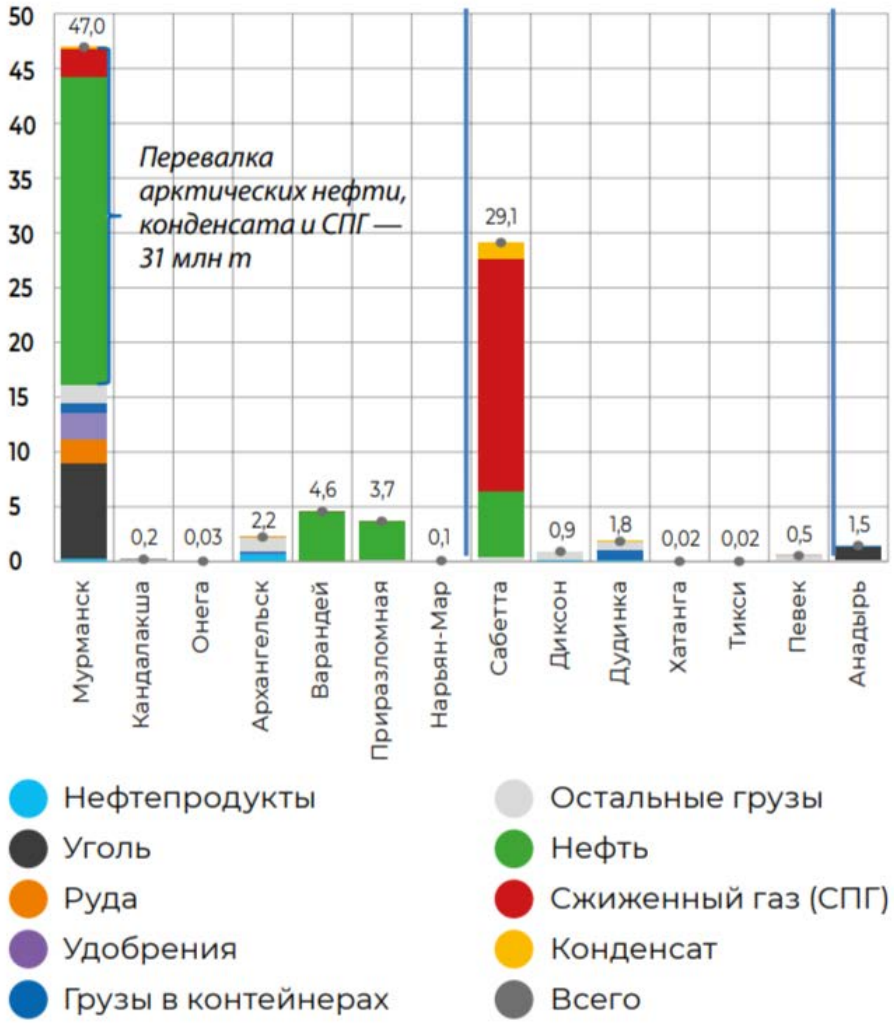
Динамика объемов перевозок основных видов грузов в 2014–2025 годах



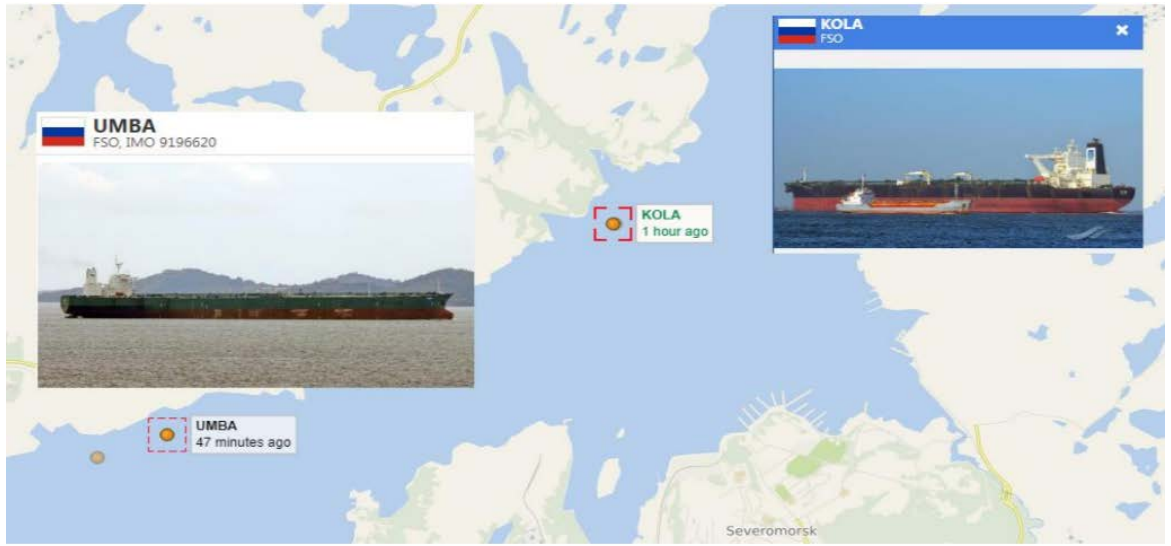
Структура грузопотока Севморпути в 2025 году по видам грузов

Григорьев М.Н. Грузовая основа Арктики «ПортНьюс» 1 (57) / 2026. С. 62-67 (Лаборатория арктической логистики ФИЦ КНЦ РАН)

Грузооборот морских портов Арктического сегмента ТТК (АТТК, Арктический бассейн) в 2025 году



Рейдовые перевалочные комплексы «Умба» и «Кола» в акватории Кольского залива



РПК «Умба» дедвейтом 300 тыс. т принимает нефть ПАО «Газпром нефть» Arco с МЛСП «Приразломная» и нефть Новопортовского месторождения сорта Novy Port – с терминала «Ворота Арктики».

РПК «Кола» дедвейтом 310 тыс. т принимает нефть ПАО «Лукойл» с причала «Варандей», в 2025 году 4,6 млн тонн нефти («Василий Динков», «Тимофей Гуженко», «Капитан Готский»)

Маршруты вывоза Новопортовской нефти

Нефть Новопортовского нефтегазоконденсатного месторождения сорта Novy Port – со стационарного морского ледостойкого отгрузочного терминала «Ворота Арктики», расположенного в Обской губе

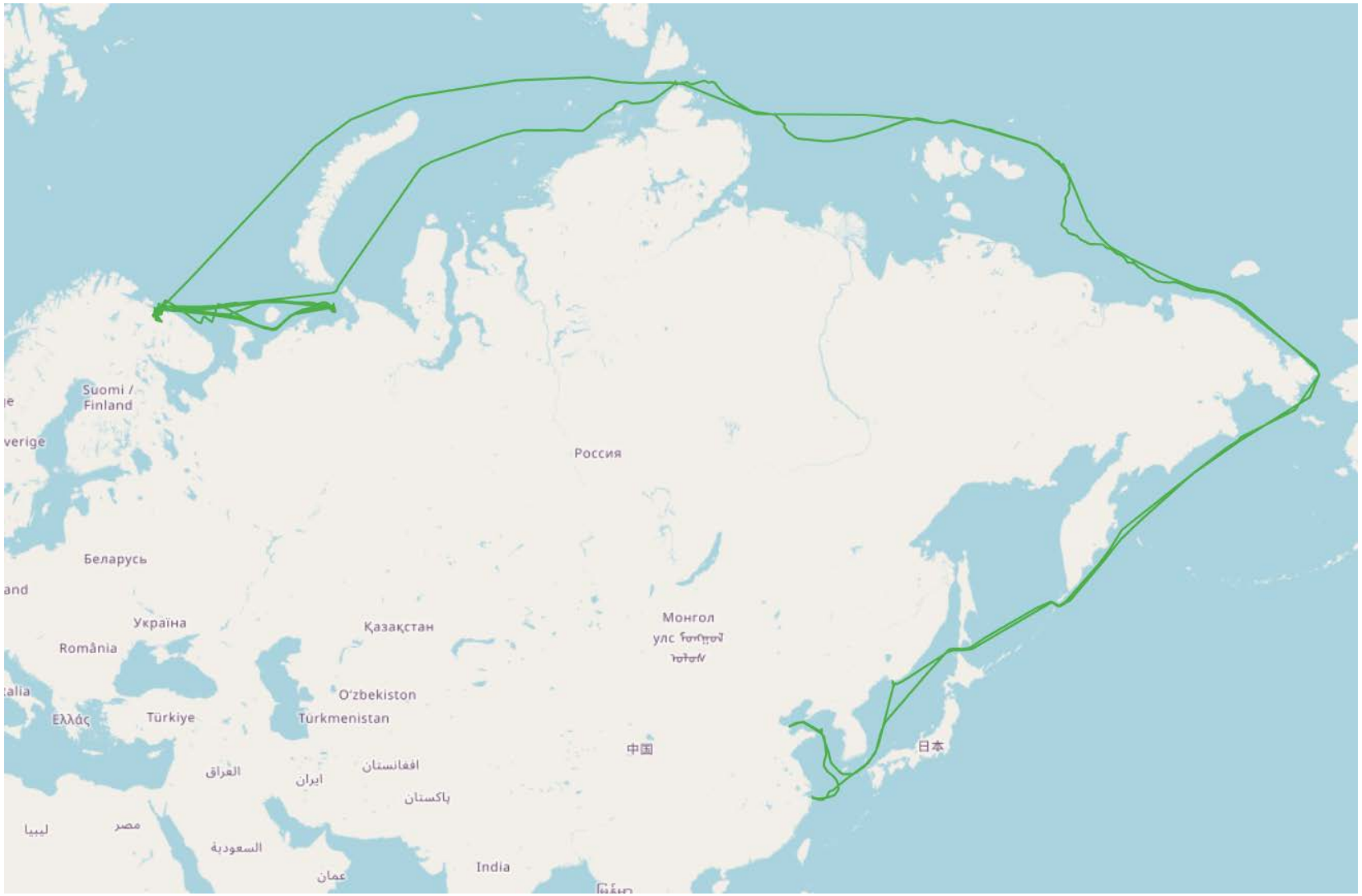
Флот для вывоза Новопортовской нефти

«Штурман Альбанов»
«Штурман Малыгин»
«Штурман Овцын»
«Штурман Скуратов»
«Штурман Щербинин»
«Штурман Кошелев»
«Михаил Лазарев»

Танкеры ледового класса Arc7 способны преодолевать лёд толщиной до 1,8 м кормой и до 1,4 м носом.
Суда оборудованы погрузочными устройствами для приёма нефти с терминала «Ворота Арктики».

Танкеры построены южнокорейской компанией Samsung Heavy Industries по заказу «Газпром нефти»

Маршруты вывоза нефти с проекта «Приразломное»



Суда для вывоза нефти

«Михаил Ульянов»
«Кирилл Лавров».

Танкеры ледового класса Arc 6 могут самостоятельно преодолевать лёд толщиной до 1,2 м.

В 2025 году с МЛСП «Приразломная» отгружено 3,7 млн тонн

Поэтапный план реализации проекта «Восток Ойл»

Этап реализации проекта	Планируемый объем добываемой нефти, млн. тонн в год	Планируемый срок начала этапа
Первый	30,0	2026
Второй	50,0	2027
Третий	100,0	2030
Четвертый	115,0	2033

https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/869682-rosneft-otlozhila-vvod-pervoy-ocheredi-proekta-vostok-oyl-na-2-goda/

ТАНКЕР-ЧЕЛНОК ЛЕДОВОГО КЛАССА ДЕДВЕЙТОМ 120 ТЫС. ТОНН НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ

- Дедвейт – 120 100 тонн
- Скорость – 18 узлов
- Длина – 293 м
- Ширина – 49 м
- Осадка по ЛГВЛ – 14,5 м
- Грузовместимость – 128 000 м3
- Мощность – 3 х 15 000 КВт
- Дальность плавания – 11 000 м. миль при скорости 15 узлов

10 судов для АО «РОСНЕФТЕФЛОТ»

КРУПНОТОННАЖНЫЙ ТАНКЕР АФРАМАКС

- Дедвейт – 114 000 тонн
- Скорость – 14,6 узлов
- Длина – 250 м
- Ширина – 44 м
- Осадка по ЛГВЛ – 15 м
- Грузовместимость –129 400 м3
- Мощность – 16 695 КВт
- Автономность – 45 суток

10 судов для АО «РОСНЕФТЕФЛОТ»

+

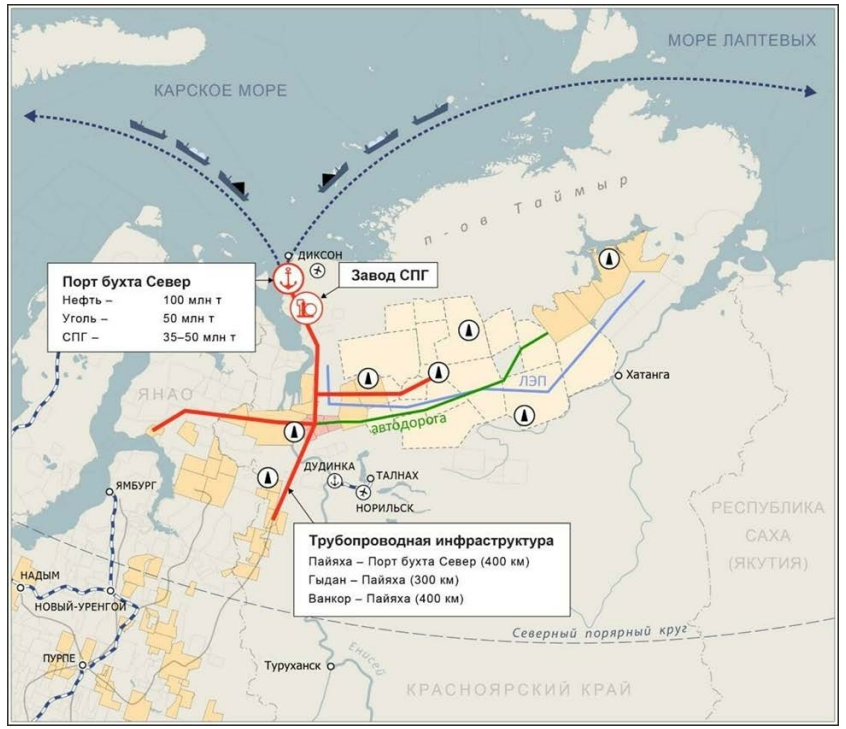
2 судна для ПАО «СОВКОМФЛОТ»

ТАНКЕР-ЧЕЛНОК ЛЕДОВОГО КЛАССА ДЕДВЕЙТОМ 69 ТЫС. ТОНН

- Дедвейт – 69 000 тонн
- Скорость – 15,5 узлов
- Длина – 257 м
- Ширина – 34 м
- Осадка по ЛГВЛ –14 м
- Грузовместимость – 86 000 м3
- Мощность – 2 х 10 000 КВт
- Автономность – 28 суток

1 судно для АО «РОСНЕФТЕФЛОТ»

«Производственная программа ССК «Звезда»» https://morvesti.ru/themes/1699/92327/



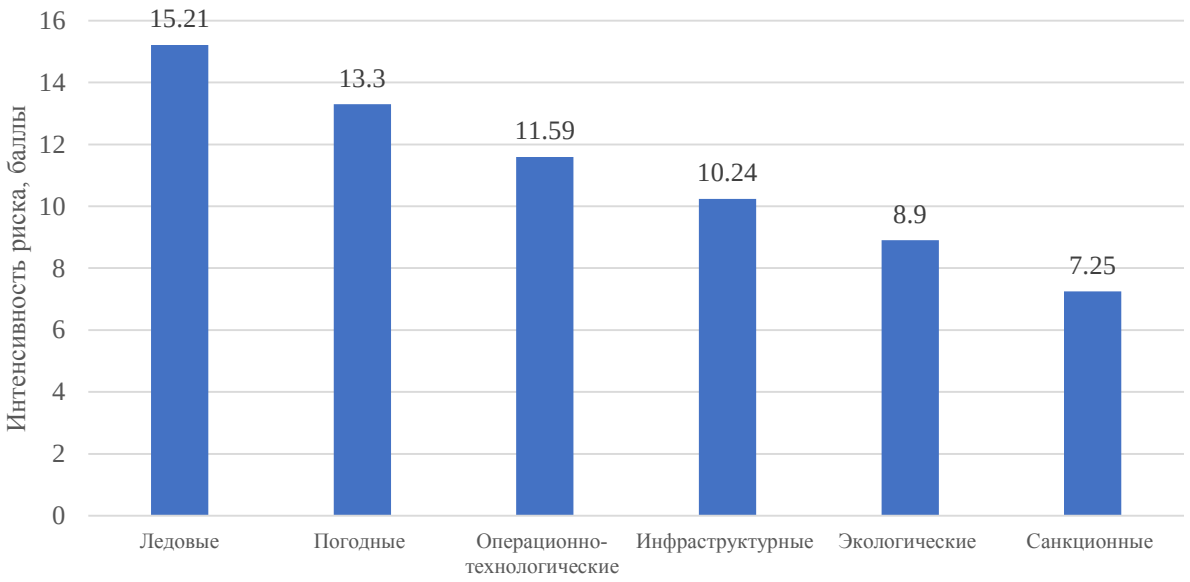
https://sdelanounas.ru

Оценка провозной способности танкеров при вывозе нефти проекта «Восток Ойл»

	Вывоз в направлении «Запад»				Вывоз в направлении «Восток»			
	Период навигации по СМП, декады	Время кругового рейса, сутки	Количество круговых рейсов, ед.	Провозная способность танкера, млн т/год	Период навигации по СМП, декады	Продолжительность кругового рейса, сутки	Количество круговых рейсов, ед.	Провозная способность танкера, млн т/год
Крупнотоннажный танкер «Афрамакс»(ICE-1A, 114 000т.)	13	12	10,8	1,23	9	24	3,75	0,427
Танкер-челнок ледового класса (Arc6, 69 000т.)	Круглогодично	12	30	2,07	19	24	7,9	0,545
Танкер-челнок усиленного ледового класса Arc7 42K	Круглогодично	12	30	1,26	19	24	7,9	0,332
Танкер-челнок ледового класса, проект 125 (дедвейт 120 100т.)	Круглогодично	12	30	3,6	19	24	7,9	0,948

Метод экспертных оценок для выявления рисков арктического судоходства

Эксперты	Количество экспертов	Цифровая кодировка
Капитан атомного ледокола	1	Эксперт 1
Капитан танкера-газовоза ледового класса АРК 7	1	Эксперт 2
	1	Эксперт 3
Штурман танкера-газовоза ледового класса АРК 7	1	Эксперт 4
	1	Эксперт 5
Ледовый лоцман	1	Эксперт 6
Менеджер по безопасности мореплавания в арктическом порту	1	Эксперт 7
Сотрудник ФГБУ «ГлавСевморпуть»	1	Эксперт 8
Коммерческий директор судоходной компании	1	Эксперт 9
Оператор флота в судоходной компании	1	Эксперт 10



Васильева, Ж. В. Выявление и анализ рисков морской транспортно-логистической системы в Арктике / Ж. В. Васильева, М. В. Васёха, М. В. Ватутина // Вестник Донецкой академии транспорта. – 2025. – № 4. – С. 66-79. – EDN URLQJQ.

Перечень оборудования для ЛАРН групп аварийно-спасательной готовности в пунктах передового базирования ФГБУ «МОРСПАССЛУЖБА» в акватории СМП

Группа АСГ в ППБ морской порт Диксон (4 человека) круглогодично	Боновое заграждение тип БПП-1100 Боновое заграждение тип БПП-830 Скиммер тип «Десми Мини Макс» (производительностью 35 м3/ч) Надувная лодка с подвесным мотором	250 м 100 м 1 комплект 1 комплект
Группа АСГ в ППБ морской порт Тикси (3 человека) июль-октябрь	Боновое заграждение тип БПП-600 Нефтесборная система тип «Десми-250» (производительностью 70 м3/ч)	200 м 1 комплект
Группа АСГ в ППБ морской порт Певек (3 человека) июль-октябрь	Боновое заграждение тип БПП-1100 Боновое заграждение тип БПП-830 Скиммер НСУ тип «Валосеп В2» (производительностью 40 м3/ч) Сорбент	130 м 150 м 1 комплект 150 кг
Группа АСГ в ППБ морской порт Провидения (3 человека) июль-октябрь	Боновое заграждение тип БПП-830 Скиммер НСУ тип «Валосеп В1» (производительностью 40 м3/ч) Сорбент	150 м 1 комплект 150 кг

Кейс 2021 года

Буксируемые по осеннему ледоставу баржи с 7000 тонн дизельного топлива и 170 тонн керосина сели на мель у о. Вайгач во время внезапного раннего ледообразования. При участии спасательных буксиров и судов, прибывших из Мурманска и других районов, удалось предотвратить утечку топлива.

Угроза экологической катастрофы, по своему масштабу была сопоставимой с происшествием под Норильском.

Экологическую катастрофу в Карском море предотвратили спасатели [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: https://transportrussia.ru/razdely/bezopasnost/8323-ekologicheskuyu-katastrofu-v-karskom-more-predotvratili-spasateli.html (дата обращения: 19.04.2026).

Выводы

1. Существующий разрыв между масштабом потенциальных аварий и доступными силами/средствами в удалённых районах Арктики остаётся ключевой проблемой. Для минимизации последствий разливов требуется создание баз хранения необходимого оборудования, достаточный запасов сорбентов, топлива и др. вдоль всей трассы, развитие системы раннего обнаружения ЧС (спутниковый мониторинг, датчики на суднах) и отработка логистики быстрого переброса спасательных сил в любую точку СМП / ТТК.

2. Система ЛАРН в Арктике должна развиваться на научной основе, превентивно, опережая рост рисков, во взаимосвязи с возрастающими объемами перевозки арктической нефти.