

# Арктическое снабжение

Arctic supply

## Северный завоз в России

Northern delivery in Russia

Владимир Дмитриев. ЛАЙФ.Петербург Медиа

Vladimir Dmitriev. LIFE.Petersburg Media

К регионам с условным названием Арктика или Крайний Север относятся обширные территории нескольких северных стран, расположенные за Полярным кругом и включающие районы арктической зоны, вечной мерзлоты, тундры, лесотундры и частично тайги. Особенности этих территорий являются экстремальные для хозяйственной деятельности человека природные условия: низкие температуры, высокий снежный покров в зимнее время и болота в летние месяцы, сильный ветер, осадки, удаленность от основных промышленных центров, слабое развитие транспортной сети. Население этих регионов практически полностью зависит от снабжения извне энергоресурсами, промышленными товарами и продовольствием.

With the conditional name the Arctic or Far North treat regions the extensive territories of several northern countries located behind the Polar circle and including areas of the Arctic zone, permafrost, the tundra, the forest-tundra and partially a taiga. Features of these territories are an environment, extreme for economic activity of the person: low temperatures, high snow cover in winter time and swamps in summer months, strong wind, rainfall, remoteness from the main industrial centers, poor development of a transportation network. The population of these regions almost completely depends on supply from the outside with energy resources, manufactured goods and food.



Наибольший приоритет для доставки грузов в Арктике отдаётся авиации и судоходству, однако шосейные и железные дороги также играют существенную, хотя и менее значительную роль. Немногочисленные автодороги в этих регионах ограничены в основном пределами населённых пунктов и служат для внутреннего сообщения, не имея международного значения. Качественные дороги расположены в основном на севере Скандинавии. Полёты авиации осуществляются по обе стороны от Полярного круга. Над Северным полюсом проходят воздушные трассы, соединяющие Европу, Северную Америку и Японию. Аэропортов в Арктике много, однако, большинство из них предназначены для малой авиации. Водное пространство для судоходства наиболее интенсивно используется у северо-западного арктического побережья России, а также у берегов Норвегии, Гренландии, Исландии и Аляски.

The greatest priority for cargo delivery in the Arctic is given to aircraft and navigation, however highway and the railroads also play essential, though less significant role. Not numerous highways in these regions are limited generally to borders of settlements and serve for the internal message, without having the international value. High-quality roads are located generally in the north of Scandinavia. Flights of aircraft are performed on both sides from the Polar circle. Over the North Pole there pass the airways connecting Europe, North America and Japan. The airports in the Arctic much, however, most of them are intended for small aircraft. The water space for navigation is most intensively used at the northwest Arctic coast of Russia, and also at coast of Norway, Greenland, Iceland and Alaska.





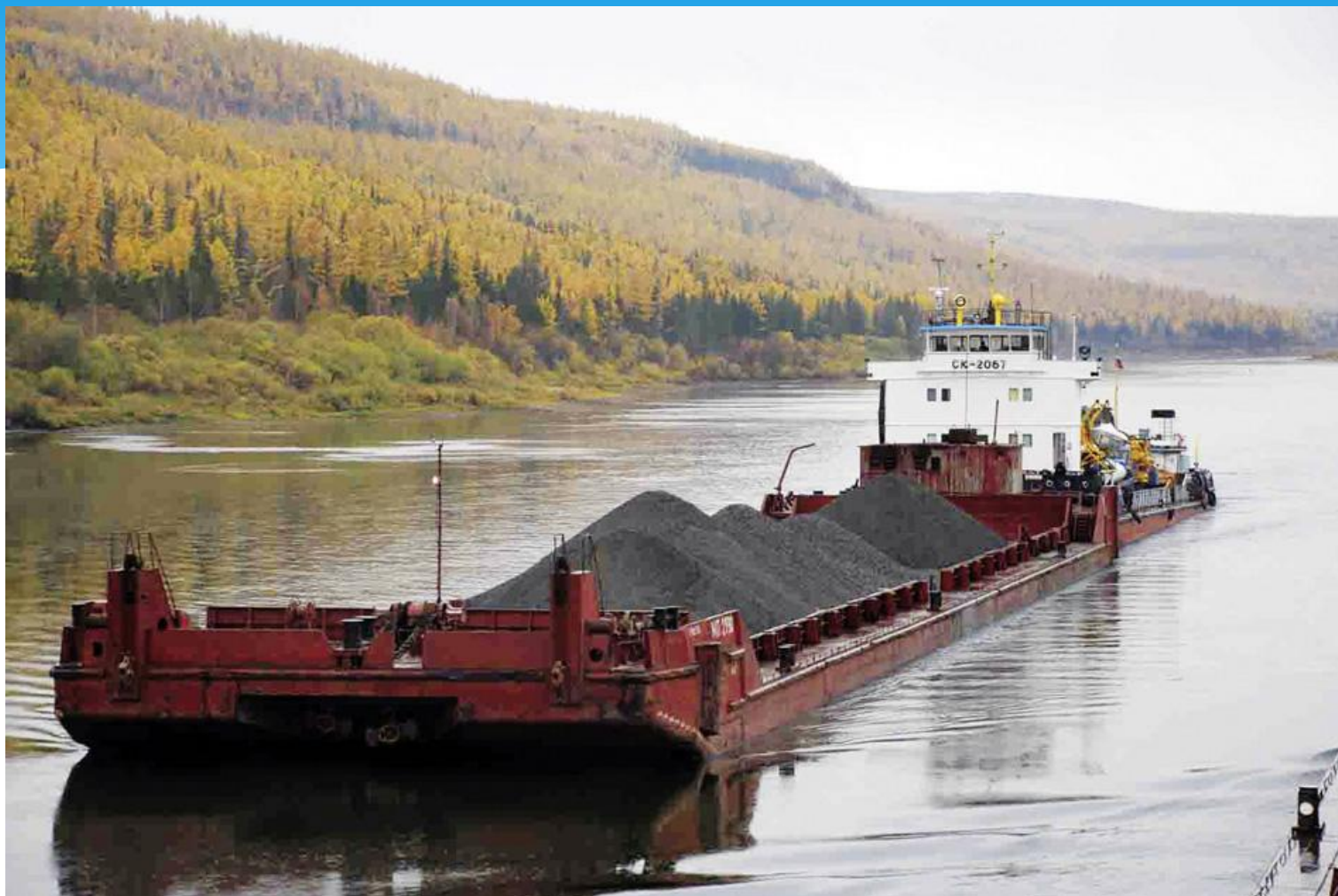




В России государство взяло на себя осуществление так называемого Северного завоза. Это целый комплекс разнообразных и дорогостоящих транспортных операций по созданию в удаленных и малодоступных северных местностях необходимых запасов на долгую полярную зиму. Доставка производится воздушным путем, речными и морскими судами, в том числе с использованием Северного морского пути, автотранспортом и частично по железной дороге. Северный завоз зависит как от погодных условий, так и от слаженной работы всех привлекаемых организаций.

In Russia the state undertook implementation of so-called Northern delivery. It is the whole complex of various and expensive transport transactions on creation in remote and inaccessible northern areas of necessary inventories for long polar winter. Delivery is made by an air way, river and ocean ships, including with use of the Northern Sea Route, motor transport and partially by rail. Northern delivery depends both on weather conditions, and on harmonious work of all attracted organizations.







Графики своевременной доставки грузов на Крайний север в России зачастую срываются. Этому способствуют такие традиционные негативные факторы, как задержки финансирования, неразбериха в управлении, халатность чиновников, некомпетентность и безответственность исполнителей, перекладывание проблем с одних плеч на другие, а также махинации и воровство. С другой стороны развитие инфраструктуры регионов, как то строительство путей сообщения, в том числе железных дорог, портов, автодорог, аэропортов постоянно тормозится из-за недостатка средств, удаленности и суровых климатических условий.

Schedules of timely delivery of cargo to Far North in Russia often break. It is promoted by such traditional negative factors as financing delays, confusion in management, negligence of officials, incompetence and irresponsibility of contractors, restacking of problems from one shoulders on others, and also fraud and theft. On the other side of development of infrastructure of regions, somehow a construction of means of communication, including the railroads, ports, highways, the airports is constantly slowed down because of a lack of means, remoteness and severe climatic conditions.







Иногда последствия становятся просто катастрофическими. Так, в 2013 году оказались сорванными поставки необходимых товаров и продуктов в Якутию. Причинами срыва завоза стали мелководье на реках, укороченные сроки навигации из-за раннего ледостава, а также изношенность флота и нехватка дноуглубительной техники. Наибольшая доля грузов со станции Усть-Кут в Иркутской области сплавляется вниз по Лене до Тикси. Затем по Северному морскому пути идет до рек Анабар, Яна, Индигирка, Колыма и по этим рекам доставляется уже до конечных пунктов назначения. В том году в верховьях Лены свыше месяца наблюдались пониженные уровни воды высотой не более 1,4 метра, а на реке Индигирка большую часть навигации уровень воды составлял 0,9 метра. Маломощное дноуглубительное судно на Индигирке не смогло прорыть судоходный канал. В результате теплоходы с грузами полтора месяца простояли на морском участке, а потом были вынуждены разгрузиться почти на тысячу километров западнее – в устье Яны. При этом 17 теплоходов, которые прорвались из реки в море, не смогли подняться по Индигирке и оказались в ледовом плену. Для исправления ситуации пришлось использовать авиацию, в том числе вертолеты, и прокладывать временные зимние дороги в условиях отсутствия пригодных для движения автотранспорта основных дорог. Потери и дополнительные затраты оценивались тогда в 900 миллионов рублей.

- \* Sometimes consequences become just catastrophic. So, in 2013 were broken deliveries of necessary goods and products to Yakutia. Shallow water on the rivers, the shortened navigation terms because of an early freeze-up, and also wear of the fleet and shortage of the dredging equipment became the reasons of failure of delivery. The greatest share of freights from the station Ust Kut in the Irkutsk region is alloyed down Lena to Tiksi. Then across the Northern Sea Route goes to the Anabar Rivers, Yana, Indigirka, Kolyma and on these rivers is delivered already to final destinations. That year in upper courses of Lena over a month the lowered water levels no more than one and a half meters high were observed, and on the Indigirka River the most part of navigation water level made one meters. The low-power dredging craft on Indigirka couldn't dig the ship canal. As a result motor ships with freights staid one and a half months on the offshore section, and then were forced to unload almost per thousand kilometers to the west – in the mouth of Yana. At the same time 17 motor ships which broke from the river to the sea couldn't climb Indigirka and appeared in ice to captivity. For correction of a situation it was necessary to use aircraft, including helicopters and to construct temporary winter roads in the conditions of lack of the main roads, suitable for traffic. Losses and additional costs were estimated then in 900 millions of rubles.





Из-за множества негативных факторов выполнение Северного завоза в РФ из года в год требует огромного напряжения и частенько оказывается под угрозой срыва. Не обошлось без проблем и в этом году. В Мамско-Чуйский район Иркутской области до наступления маловодья на реке Лене успели доставить только 30% необходимых запасов угля. Оказывается, коммунальная компания, обслуживающая поселки района, накопила крупные долги и не смогла в полном объеме выплатить деньги поставщику. Поставщик же, не получив оплату за поставку угля, не смог выполнить свои обязательства. Проблему усугубляет также рост стоимости доставки топлива. Привезти его можно только по воде. На участке Усть-Кут – Киренск начался сезонный спад уровня воды в Лене, поэтому баржи загружают наполовину. Соответственно, в два раза увеличиваются транспортные расходы. Остальной уголь должен быть доставлен теперь по отдельной программе, что в свою очередь потребует дополнительного финансирования.

Because of a set of negative factors accomplishment of Northern delivery in the Russian Federation requires huge tension from year to year and quite often it appears under the threat of failure. It wasn't without problems and this year. To the Mamsko-Chuysky area of the Irkutsk region before lack of water on the Lena River managed to deliver only 30% of necessary coal resource. It appears, the municipal company serving settlements of the area saved up large debts and couldn't pay money to the supplier in full. The supplier, without having received payment for coal supply, I couldn't fulfill the liabilities. The problem is aggravated also by growth of delivery cost of fuel. It is possible to bring it only on water. On the site Ust Kut – Kirensk began seasonal recession of water level in Lena therefore barges load half. Respectively, transportation expenses increase twice. Other coal shall be delivered according to the separate program now that in turn will demand additional financing.









С другой стороны, за последние 15-20 лет в мировом сообществе сформировалась устойчивая позиция, согласно которой Арктический регион представляет собой площадку сотрудничества восьми арктических стран – Дании, Исландии, Канады, Норвегии, России, США, Финляндии и Швеции. Опыт арктических стран показывает, что у многих из них есть стратегии развития, отражающие как внутренние, так и внешние позиции. Здесь необходимо отметить, что выработка единой арктической политики за рубежом становится возможной, как правило, в связи с наличием единого правового поля в высокоширотных районах. Продвижением взаимодействия, сотрудничества и координации между арктическими государствами и коренным населением занимается Арктический совет. Это межправительственный форум высокого уровня, который действует с 1996 года.

On the other hand, for the last 15-20 years in the world community the steady line item according to which the Arctic region represents the platform of a cooperation of eight Arctic countries – Denmark, Iceland, Canada, Norway, Russia, the USA, Finland and Sweden was created. Experience of the Arctic countries shows that many of them have development strategies reflecting both internal, and external line items. Here it should be noted that development of single Arctic policy abroad becomes possible, as a rule, in connection with availability of the single legal framework in high-altitude areas. Between the Arctic states and an aboriginal population the Arctic Council is engaged in promotion of interaction, a cooperation and coordination. It is an intergovernmental forum of high level which works since 1996.

## Участники



Дания



Финляндия



Исландия



Канада



Норвегия



Россия



Швеция



США

Проблемы Северного завоза. Что делать?

Субъективное мнение!

В России всегда существовали 3 главные проблемы: дураки и самодуры (это чиновники), плохие дороги и воровство. Северный завоз в полной мере зависит от этих причин. Но чиновники неистребимы, а на постройку дорог нет денег, потому что воровство поразило всю страну с верху до низу... Без комментариев!

Problems of Northern delivery. What to do?

Subjective opinion!

In Russia there were always 3 main problems: fools and petty tyrants (these are officials), bad roads and corruption. Northern delivery fully depends on these reasons. But officials are ineradicable, and on construction of roads there is no money because corruption has struck all country from top to a bottom ... No comments!