



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ – филиал ОАО «РЖД»

**ОБЗОР ПУБЛИКАЦИЙ  
ПО СЕВЕРНОМУ ШИРОТНОМУ ХОДУ**

**I КВАРТАЛ 2022**

## СОДЕРЖАНИЕ

Эксперты рассказали, как в дальнейшем смогут путешествовать россияне.....	3
Марат Хуснуллин провёл заседание президиума Правительственной комиссии по региональному развитию.....	4
Хуснуллин: строительство Северного широтного хода в ЯНАО нужно отложить на год.....	4
Заемные средства на Северный широтный ход заменят на другие источники .....	5
РЖД закончили проектирования моста в рамках СШХ, планируют продолжать работу по проекту .....	6
Арктика за неделю: потеря финансирования, турецкий плавдок и заполярная станция .....	7
Арктика сегодня. Строительство Северного широтного хода переносится на более поздние сроки .....	8
Проект Северного широтного хода поставили на паузу.....	9
Северный широтный стоп .....	10
В Салехарде российские ученые обсуждают арктическую археологию .....	11
Дороге – знак: РЖД получит из ФНБ 363 млрд рублей на три стройки .....	12
Устойчивое развитие и освоение Арктической зоны обсуждают на международной конференции в Москве .....	16
РЖД в 2022 г. увеличит инвестиции в развитие Свердловской магистрали в 1,3 раза.....	17
Глава РЖД Олег Белозёров хочет продать концессионера крупнейшей ямальской стройки .....	18
«У нас нет астрономических цифр» .....	19
Сенатор от Коми рассказала о перспективах железной дороги «Сосногорск – Индига» .....	20
Объем инвестиций в развитие Свердловской магистрали уменьшился на 22% в 2021 году.....	22
Коридор между океанами .....	23
ДЦУП СвЖД определяет эффективность работы железных дорог УрФО.....	25
ЯНАО одобрили кредит на строительство моста через Обь.....	26
Путин поручил представить предложения по созданию железнодорожного маршрута к Баренцеву морю .....	26
Максим Решетников: в борьбе с инфляцией главное нельзя потерять экономический рост.....	27
Интернет провели во все социально значимые объекты РФ .....	29

## **Эксперты рассказали, как в дальнейшем смогут путешествовать россияне**

Президент Института исследований проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин рассказал в эфире программы «ОТражение», а насколько серьезно западные санкции ударили по «Российским железным дорогам».

По его словам, ограничения больше влияют на финансовую устойчивость РЖД, чем на объемы перевозок. Эксперт считает, что для компании сейчас необходимо сначала ранжировать реализуемые сегодня проекты и те проекты, которые придется отложить.

«Останутся проекты, связанные с развитием железнодорожной инфраструктуры на Восточном полигоне – это касается и Байкало-Амурской, и Транссибирской магистрали, это касается и развития подходов к Азово-Черноморскому бассейну. Вопросы, связанные с развитием подходов к Северо-Западу, наверное, сейчас будут обсуждаться, можно ли их поставить на удержание или они все-таки будут также реализованы. Соответственно, будут развиваться проекты, связанные с железнодорожным туризмом», – рассказал он.

Он также сообщил, что работа над проектом «Северный широтный ход» в данный момент остановлена, так как это проект государственно-частного партнерства, а текущая ключевая ставка не может обеспечить доходность этого проекта. Также проставлено развитие высокоскоростного движения – линия Москва – Санкт-Петербург пока снова на «стопе».

«Большинство проектов реализуется за счет средств ОАО «РЖД». Надо сделать ремарку, что Правительство периодически докапитализирует уставной капитал РЖД. В этом году планируется докапитализировать его на 250 млрд рублей. Кроме того, РЖД регулярно выходят с инициативами по индексации тарифов. Недавно они вышли с предложением по дополнительной индексации тарифов на каменный уголь, на тарифы первого класса, что позволит монополии заработать еще дополнительно 300 млрд рублей», – добавил Иванкин.

Эксперт рассказал, что у инвестиционного проекта по модернизации Восточного полигона есть три источника финансирования: собственные средства РЖД, федеральный бюджет и Фонд национального благосостояния. Остальные проекты финансируются именно за счет средств РЖД. Кроме того, РЖД готовится к увеличению объемов пассажирских перевозок из-за ситуации с авиацией.

<...>

## **Марат Хуснуллин провёл заседание президиума Правительственной комиссии по региональному развитию**

<...>

На заседании правкомиссии были приняты решения по перераспределению некоторых инфраструктурных бюджетных кредитов. Так, между субъектами по душевому признаку будет распределено 50 млрд рублей ИБК, предоставление которых стало возможным после переноса сроков строительства Северного широтного хода.

<...>

*Источник: government.ru, 24.03.2022*

## **Хуснуллин: строительство Северного широтного хода в ЯНАО нужно отложить на год**

Строительство Северного широтного хода в Ямало-Ненецком автономном округе необходимо отложить на год. Определенные для него средства в качестве инфраструктурного кредита следует распределить между другими регионами, сообщил вице-премьер РФ Марат Хуснуллин 23 марта на совещании президента России Владимира Путина с членами правительства.

«У нас пока один только проект из ваших поручений под вопросом – это Северный широтный [ход] в Ямало-Ненецком автономном округе. Его предлагаем не прекращать, отложить пока на год, потому что там были концессионные соглашения, которые в этих условиях вряд ли могут выполнить. Это цифры 50 млрд, средства [следует] разделить между регионами», – сказал Хуснуллин.

Ранее губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов в интервью «Ямал-медиа» заявил, что проект строительства СШХ продолжится, но его финансовая модель в текущих экономических условиях будет переформатирована. Существенная часть заемных средств будет заменена другими источниками.

Северный широтный ход – проект железной дороги длиной 707 км, которая соединит Северную и Свердловскую железные дороги и даст возможность вывозить грузы с новых месторождений в северных районах полуострова Ямал. Стоимость проекта предварительно оценивается более чем в 200 млрд рублей. Прогнозируемый объем перевозок по СШХ составит 23,9 млн тонн грузов в год, основную часть будет составлять, в частности, транспортировка газового конденсата. Летом 2021 года ЯНАО направил заявку

на инфраструктурный кредит в 50 млрд рублей на реализацию проекта, в декабре 2021 года заявка была одобрена.

*Источник: tass.ru, 23.03.2022*

### **Заемные средства на Северный широтный ход заменят на другие источники**

Заемные средства, которые были запланированы на реализацию Северного широтного хода (СШХ), будут заменены на другие источники, заявил губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов.

«Реализация СШХ продолжается. В решении правительства России подчеркивается, что проект имеет стратегическое значение для страны. Принято решение переформатировать проект. В финансовой модели была заложена существенная часть заемных средств. Однако в текущих экономических условиях привлекать заемное финансирование нецелесообразно. Сейчас стоит задача заменить эти средства другими источниками», – приводит слова губернатора его пресс-служба.

Артюхов добавил, что в существующих экономических условиях СШХ приобретает дополнительные смыслы. В перспективе, при строительстве СШХ-2, он обеспечит круглогодичный наземный выход к порту Сабетта. Он логистически гораздо ближе к Азиатско-Тихоокеанскому региону.

«На руку проекту – существенное снижение цены на металл, которое наблюдается по сравнению с прошлым годом. Металл – значительная часть себестоимости как моста через Обь, так и линейной части СШХ. Поэтому в новой модели есть возможность пересмотреть капитальные затраты», – отмечает пресс-служба.

Ранее газета «Коммерсант» со ссылкой на протокол совещания у вице-премьера Марата Хуснуллина 9 марта сообщила, что правительство РФ из-за ухудшения экономической ситуации приостановило строительство Северного широтного хода. По данным издания, наблюдается дефицит финансирования по проекту более 300 миллиардов рублей, есть и риски привлечения концессионером заемного капитала. Кроме того, якобы предлагается перенаправить 50 миллиардов рублей инфраструктурного кредита, который уже одобрен, на другие приоритетные инфраструктурные проекты. При этом газета отметила, что работу над СШХ окончательно не остановят.

Северный широтный ход – проект создания в арктической зоне железнодорожного коридора, который сможет пропускать 23,9 миллиона тонн

грузов в год; общая стоимость проекта – 292,3 миллиарда рублей, пишет газета. Отмечается, что в трехлетней инвестпрограмме РЖД на СШХ предусмотрено 45,5 миллиарда рублей, в том числе 13,5 миллиарда рублей из ФНБ и 24 миллиарда рублей средств ЯНАО. Часть проекта должна реализовываться по концессии.

*Источник: ria.ru, 23.03.2022*

### **РЖД закончили проектирования моста в рамках СШХ, планируют продолжать работу по проекту**

ОАО «РЖД» закончило проектирования моста в рамках проекта Северного широтного хода (СШХ), планирует продолжать работу по проекту, сообщил во вторник глава компании Олег Белозёров в ходе «открытого диалога» в Совете Федерации.

«Решение о приостановке (СШХ - ИФ) было принято на прошлой неделе. Честно говоря, думали, что может в каком-то объеме мы все-таки будем двигаться. Мы со своей стороны закончили проектирование моста, считаем это ключевой элемент. Находимся в Госэкспертизе. Потом, в зависимости от складывающейся ситуации будем двигаться. Может быть даже постараемся не потерять этот сезон, может быть, небольшой объем работ, который можно будет провести в летнее или в зимнее время, мы постараемся его сделать», – сказал он.

Как сообщалось, ухудшение экономической ситуации вынуждает правительство ставить на паузу крупные железнодорожные инфраструктурные проекты. Первым стал СШХ, писал ранее «Коммерсантъ». Согласно протоколу совещания у вице-преьера Марата Хуснуллина 9 марта, на который ссылалось издание, наблюдается дефицит финансирования по проекту порядка 300 млрд руб., есть и риски привлечения концессионером заемного капитала.

СШХ – проект создания в арктической зоне железнодорожного коридора, который сможет пропускать 23,9 млн тонн грузов в год. Для этого должна быть развита инфраструктура Северной и Свердловской железных дорог и построена смычка между ними длиной 700 км от Салехарда до Надыма с мостом через Обь. Общая стоимость проекта – 292,3 млрд руб. В трехлетней инвестпрограмме РЖД на СШХ предусмотрено 45,5 млрд руб., в том числе 13,5 млрд руб. из ФНБ и 24 млрд руб. средств ЯНАО. Часть проекта должна реализовываться по концессии. Как ранее сообщал Белозёров, концессионная компания (ООО «СШХ») закреплена за РЖД, но монополия готова продать контроль. Он выражал надежду, что пакет купят банковские структуры.

Тем не менее работу над СШХ окончательно не остановят. Участникам проекта – структурам РЖД и «Газпрома» (МОЕХ: GAZP) – поручено продолжать проектирование участков и получить заключение госэкспертизы, а Минтранс – анализировать грузовую базу с учетом перераспределения грузопотоков, в том числе в рамках текущей внешнеэкономической ситуации.

*Источник: interfax.ru, 22.03.2022*

### **Арктика за неделю: потеря финансирования, турецкий плавдок и заполярная станция**

Россия в 2021 году возглавила Арктический совет. В связи с этим «Деловой Петербург» и Проектный офис развития Арктики реализует проект еженедельных дайджестов основных событий, которые произошли в Арктическом регионе как в России, так и за рубежом.

#### ***СШХ берёт вынужденный тайм-аут***

Строительство Северного широтного хода (СШХ) – железнодорожного коридора протяжённостью 707 километров в ЯНАО – будет остановлено до лучших времён. Такое решение приняло правительство по итогам совещания, прошедшего под председательством вице-премьера Марата Хуснуллина.

Причина – дефицит заёмных средств. В прошлом году правительство выделило на проект 50 млрд рублей (из примерно 300 млрд, необходимых для его претворения в жизнь) через механизм инфраструктурного кредитования регионов, а недостающая часть суммы должна была поступить от концессионера – структуры РЖД. Однако теперь с привлечением капиталов связаны высокие риски, утверждают в правительстве. Поэтому с СШХ придётся повременить, а деньги, отведённые под эту инициативу, смогут найти применение в другом месте.

СШХ – типичный заполярный долгострой. Первые планы его создания появились ещё в 2003 году, но тогда дело далеко не продвинулось. Потом были долгие годы согласований и, главное, поиска финансирования, каковое наконец-то нашлось к началу 2021 года... чтобы ныне быть перенаправленным на более важные объекты инфраструктуры. Например, на Восточный полигон РЖД.

Серьёзна ли эта потеря для нашей Арктики? Пожалуй, нет. Подобные проекты хороши в спокойные времена, когда возможно долгосрочное

планирование, и есть свободные средства. Сейчас же подобной роскоши страна себе позволить не может.

<...>

*Источник: dp.ru, 20.03.2022*

## **Арктика сегодня. Строительство Северного широтного хода переносится на более поздние сроки**

*Александр Стоцкий, генеральный директор Проектного офиса развития Арктики*

Правительство пересмотрело статус строительства Северного широтного хода (СШХ) – железнодорожного коридора протяженностью 707 километров, который должен был пройти по маршруту «Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой – Коротчаево» в ЯНАО. Его реализация будет отложена в силу необходимости перенаправления средств на другие проекты – об этом 17 марта 2022 года сообщил «Коммерсант» со ссылкой на документ, принятый по итогам совещания.

Как явствует из документа, на данный момент наблюдается дефицит финансирования проекта, общая стоимость которого составляет 292,3 млрд рублей. Часть средств, необходимых для его претворения в жизнь, должна была поступить из частных источников по механизму концессии, часть – за счет инфраструктурных кредитов федерального центра регионам. И если государство было готово закрыть свои обязательства по проекту, выделив на его цели 50 млрд рублей, то концессионеры сейчас затрудняются привлечь заемный капитал. Поэтому было принято решение о переносе сроков начала практической фазы реализации проекта. Средства, ранее выделенные правительством, будут перенаправлены на другие инфраструктурные проекты.

Тем не менее, работа по СШХ будет продолжена – структурам «РЖД» и «Газпрома» предписано и далее производить проектирование участков и получить заключение Главгосэкспертизы, а Минтранс – анализировать грузовую базу с учетом перераспределения грузопотоков, в том числе в рамках текущей внешнеэкономической ситуации.

Решение выглядит логически обоснованным в нынешней ситуации. Фактически, проект СШХ находится на первоначальном этапе реализации, поэтому его приостановка не станет причиной финансовых или материальных потерь. В свою очередь, освободившиеся средства могут быть востребованы на других направлениях – например, для проведения дальнейших работ по расширению Восточного железнодорожного полигона, на котором может



возникнуть дефицит пропускной способности из-за возросшего грузопотока на Восток.

*Источник: goarctic.ru, 18.03.2022*

### **Проект Северного широтного хода поставили на паузу**

Правительство РФ было вынуждено приостановить реализацию проекта Северного широтного хода из-за ухудшения экономической ситуации в стране, сообщает 17 марта «Коммерсантъ».

Крупные железнодорожные инфраструктурные проекты правительство РФ решило поставить на паузу, в том числе, Северный широтный ход (СШХ). Как следует из протокола совещания у вице-преьера Марата Хуснуллина, наблюдается дефицит финансирования, есть риски привлечения заемного капитала.

С учетом обсуждения «отмечена необходимость переноса сроков начала реализации проекта».

Отметим, тем не менее, что проект не заморожен. Участникам – структурам ОАО РЖД и «Газпрома» – поручено продолжать проектирование участков и получить заключение госэкспертизы, а Минтрансу – анализировать грузовую базу с учетом перераспределения грузопотоков, в том числе в рамках текущей внешнеэкономической ситуации.

Правительство ЯНАО пока не комментирует информацию «Коммерсанта». Редакция «МК Ямал» обратилась с вопросами в пресс-службу ОАО РЖД, но в компании отказались от комментариев.

Для справки, Северный широтный ход – это железнодорожная магистраль протяженностью 707 километров, которая свяжет западную и восточную часть ЯНАО – Обскую и Коротчаево, а также Северную и Свердловскую железные дороги. СШХ сократит протяженность доставки грузов из Западной Сибири в порты Балтийского моря, а также разгрузит существующий южный маршрут, выходящий на Транссибирскую магистраль. Северный широтный ход является ключевым звеном, которое изменит логистику в Арктической зоне, позволит развивать ее промышленный потенциал и снизит стоимость новых проектов.

Продолжением Северного широтного хода станет железнодорожная магистраль Бованенково – Сабетта, которая обеспечит круглогодичный наземный доступ к порту Сабетта и доставку грузов к Северному морскому пути. Общая стоимость проекта оценивалась в 300 миллиардов рублей.

*Источник: mk-ymal.ru, 17.03.2022*

## Северный широтный стоп

*Правительство ставит проект СШХ на паузу*

Ухудшение экономической ситуации вынуждает правительство ставить на паузу крупные железнодорожные инфраструктурные проекты. Первым стал Северный широтный ход (СШХ): видя высокие риски привлечения финансовых ресурсов, правительство решило отложить проект стоимостью почти 300 млрд руб., а уже одобренные бюджетные кредиты перенаправить на другую инфраструктуру. По мнению аналитиков, в сегодняшней обстановке лучше свернуть все проекты, находящиеся в начальной стадии, включая СШХ – не исключение: деньги понадобятся на компенсацию инфляционного удорожания более приоритетных строек.

Первой инфраструктурной жертвой ухудшения внешнеэкономической обстановки в связи с военными действиями на Украине стал Северный широтный ход. Проект, возвращенный в поле зрения властей и в инвестпрограмму ОАО РЖД после выступления президента Владимира Путина в апреле 2021 года, который предложил финансировать его за счет инфраструктурных кредитов регионам (см. «Ъ» от 21 апреля и 22 сентября 2021 года), поставлен на паузу. Как следует из протокола совещания у вице-преьера Марата Хуснуллина 9 марта, наблюдается дефицит финансирования по проекту более 300 млрд руб., есть и риски привлечения концессионером заемного капитала. С учетом обсуждения «отмечена необходимость переноса сроков начала реализации проекта». В ОАО РЖД и аппарате господина Хуснуллина комментарии не дали.

СШХ – проект создания в арктической зоне железнодорожного коридора, который сможет пропускать 23,9 млн тонн грузов в год. Для этого должна быть развита инфраструктура Северной и Свердловской железных дорог и построена смычка между ними длиной 700 км от Салехарда до Надыма с мостом через Обь. Общая стоимость проекта – 292,3 млрд руб. В трехлетней инвестпрограмме ОАО РЖД на СШХ предусмотрено 45,5 млрд руб., в том числе 13,5 млрд руб. из ФНБ и 24 млрд руб. средств ЯНАО. Часть проекта должна реализовываться по концессии. Как говорил в интервью «Ъ» в феврале глава ОАО РЖД Олег Белозёров, концессионная компания (ООО СШХ) закреплена за ОАО РЖД, но оно готово продать контроль. Он выражал надежду, что пакет купят банковские структуры (см. «Ъ» от 16 февраля).

«С учетом высоких рисков привлечения финансовых ресурсов, необходимых для начала реализации проекта в сложившихся макроэкономических условиях», – сообщается в протоколе совещания у вице-преьера. Там же предлагается перенаправить 50 млрд руб. инфраструктурного

кредита, который уже одобрен, на другие приоритетные инфраструктурные проекты. Минтранс должен будет представить в правительство проект доклада президенту о согласовании переноса старта СШХ.

Тем не менее работу над СШХ окончательно не остановят. Участникам проекта – структурам ОАО «РЖД» и «Газпрома» – поручено продолжать проектирование участков и получить заключение госэкспертизы, а Минтрансу – анализировать грузовую базу с учетом перераспределения грузопотоков, в том числе в рамках текущей внешнеэкономической ситуации.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров полагает, что сейчас все инфраструктурные проекты в начальной стадии реализации, в том числе СШХ, следует как минимум приостановить, чтобы высвободить средства на демпфирование экономического кризиса. По его мнению, основной акцент нужно делать на восточном направлении – железная дорога должна одновременно частично заместить морские грузовые и пассажирские авиационные перевозки.

Кроме того, отмечает эксперт, уже понятно, что с востока в новой парадигме поедет существенно больше контейнеров (как через погранпереходы, так и из портов Дальнего Востока), чем планировалось ранее. Соответственно, поясняет господин Бурмистров, ситуация с провозной способностью Восточного полигона принципиально усложняется, и проблему отставания ввода объектов на БАМе и Транссибе придется решать в условиях роста объемов грузовой работы относительно запланированных ранее.

*Источник: kommersant.ru, 17.03.2022*

## **В Салехарде российские ученые обсуждают арктическую археологию**

15 марта в Салехарде открылась вторая Международная конференция «Археология Арктики», которая собрала ведущих ученых и специалистов со всей России.

Главная задача – обмен опытом и научными знаниями. Ведь без понимания истории Арктики невозможно узнать культуру и историю мира в целом.

Заместитель губернатора ЯНАО Александр Мажаров отметил, что на Ямале количество памятников археологии растет с каждым годом, их перечень увеличивается на пять-шесть новых объектов. Была расширена проблематика исторических исследований от древности до 19 века.

«Благодаря становлению кочевого оленеводства к середине первого тысячелетия нашей эры был освоен полуостров Ямала и заселен полуостров

Гыдан. Продолжительность жизни в эпоху средневековья у населения округа превышала продолжительность жизни в Европе. В эти же века многие болезни, от которых сейчас страдает население, были в то время неизвестны. Удалось доказать, что сетевое рыболовство на Оби появилось не позднее пяти тысяч лет тому назад, а также прослежено становление торговых путей с центром Евразийской цивилизации в эпоху древности и средневековья», – отметил он.

По его словам, развитие Ямала обретает новые горизонты, поэтому археология в ближайшее время будет очень востребована. Планируется строительство Северного широтного хода, а значит и на всем его протяжении нужны научные исследования и экспертиза.

<...>

Проведение конференции в окружной столице не случайно. На рубеже тысячелетий здесь сложился мощный археологический центр, сотрудники которого ведут регулярные исследования в Нижнем Приобье и на полуострове Ямал.

Отметим, первая конференция «Археология Арктики» состоялась в 2017 году, она собрала более 60 ученых из России, США, Финляндии, Норвегии, Швеции.

*Источник: sever-press.ru, 15.03.2022*

### **Дороге – знак: РЖД получит из ФНБ 363 млрд рублей на три стройки**

Правительство определилось с железнодорожными проектами, на которые будут выделяться средства из Фонда национального благосостояния (ФНБ) в ближайшие годы, выяснили «Известия». РЖД до 2027 года получит из фонда 363 млрд рублей на три стройки, сообщил изданию источник в Минэкономразвития, которое отвечает за список и экспертизу проектов. На новые ветки Московских центральных диаметров (МЦД) планируется направить 105 млрд рублей, на Северный широтный ход – 70,3 млрд рублей, на расширение БАМа – 188 млрд рублей. Обсуждается и возможность направить средства ФНБ на проект высокоскоростной магистрали до Санкт-Петербурга (ВСМ) – 468 млрд рублей. Но эксперты считают логичным отказаться от него, перераспределив финансирование на более приоритетные проекты.

#### ***Московские диаметры***

«Российским железным дорогам» (РЖД) планируют выделить 363 млрд рублей из Фонда национального благосостояния (ФНБ) в 2022–2027 годах на реализацию трех инфраструктурных проектов, рассказал «Известиям» источник

в Минэкономразвития. Первый – это развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла (300 км путей). На этот проект правительство выделит 105 млрд рублей из ФНБ в 2022–2024 годах через выкуп привилегированных акций монополии, сообщил собеседник издания.

Деньги пойдут на строительство новых веток московских диаметров. В 2019 году было запущено движение по двум первым диаметрам – «Белорусско-Савеловскому» и «Курско-Рижскому», еще три ветки должны быть достроены до 2025–2026 годов, заявляла в конце 2021-го московская мэрия. При этом общую стоимость этого проекта Минэкономразвития оценило в 622,2 млрд рублей: помимо средств ФНБ, из федерального бюджета будет выделено 47,5 млрд рублей, из бюджета Москвы – 150 млрд рублей, еще 319,5 млрд рублей вложит сама РЖД из своей инвестпрограммы.

### ***Железнодорожные подходы к Арктике***

Второй проект, в который правительство направит средства ФНБ, – это Северный широтный ход (СШХ) протяженностью 707 км, рассказал источник. Новая магистраль поможет освоению месторождений на Ямале и свяжет полуостров с другими регионами страны для вывоза 23,9 млн т грузов из региона.

Новый маршрут позволит сократить путь для грузоотправителей более чем на 800 км и уменьшит время в пути на двое-трое суток, пояснил собеседник «Известий» в Минэке. Кроме того, новая дорога поможет высвободить провозные мощности южного хода.

В целом инвестиции в СШХ составят 517 млрд рублей. При этом разные участки магистрали будут финансировать разные структуры. Сейчас модель СШХ поделена на шесть участков, 70,3 млрд рублей из ФНБ будут направлены на самый сложный этап – строительство железнодорожного моста через реку Обь с подходами общей протяженностью 39 км, сообщил «Известиям» собеседник в министерстве. Деньги выделят несколькими траншами в период с 2023 по 2027 год включительно, уточнил он. Кроме этого, под строительство моста правительство ЯНАО привлечет инфраструктурный кредит в размере 35 млрд рублей. Еще 6,3 млрд рублей на этот этап заложены в инвестпрограмму РЖД, добавил собеседник.

– Тариф на перевозку по концессионному участку (вновь построенным участкам хода) будет установлен таким образом, чтобы полная стоимость доставки грузов через СШХ не превышала стоимость перевозки по южному ходу, – рассказал он.

Реконструкция действующего участка Северной железной дороги от станции Коноша (Архангельская область) до станции Обская (Ямало-Ненецкий автономный округ) обойдется РЖД в 142,3 млрд рублей. Эти расходы также уже заложены в инвестпрограмму госкомпании, пояснил источник.

Строительство нового участка дороги Салехард – Надым обойдется в 189,4 млрд рублей. Его реализацией займется концессионер – ООО «СШХ». Компания должна привлечь средства частных инвесторов, капитальный грант и корпоративные займы участников общества.

В феврале гендиректор РЖД Олег Белозёров в интервью «Коммерсанту» рассказал, что пока концессионное общество закреплено за компанией, но монополия планирует продать долю в нем банковским структурам. Какие банки заинтересованы в покупке, он не уточнил. В 2018 году обсуждался вариант, что кредитовать проект СШХ будет синдикат из пяти банков – Сбербанк, ВТБ, Газпромбанк, ВЭБ и ЕАБР.

Четвертый участок СШХ – реконструкция 104 км Свердловской железной дороги от Надыма до Пангод – будет профинансирован «Газпромом» (40,1 млрд рублей). Последние пятый и шестой участки Свердловской дороги (от Пангод до Нового Уренгоя и от Уренгоя до Коротчаева) реконструируют за счет инвестпрограммы РЖД. Деньги будут выделять частями с 2021 по 2028 год.

Наконец, третьим железнодорожным проектом, в который инвестируют средства ФНБ, станет развитие восточной части БАМа под вывоз угля с месторождений в Якутии в восточном направлении. Это обеспечит прирост грузовой базы еще на 16,6 млн т грузов. В ФНБ на проект заложено 188 млрд рублей.

### ***На высокой скорости***

На проект высокоскоростной магистрали Москва–Санкт-Петербург средства ФНБ заложены в размере 468 млрд рублей, уточнил собеседник в Минэке. Но их выделение запланировано только в 2023-м, уточнил источник. Ранее начать строительство планировалось в этом году, завершить – в 2027-м. Общая стоимость проекта оценивалась в 1,4–1,7 трлн рублей.

Представитель Минэка подтвердил «Известиям», что сейчас в обсуждениях фигурируют указанные суммы. При этом параметры финансирования, включая максимальную сумму из ФНБ, еще обсуждаются.

– По проектам, согласованным президентом, продолжается работа по их оценке. В текущих условиях особенно важно наращивать внутренние инвестиции, вкладывать средства фонда в развитие экономики. Вопрос о финансировании проекта ВСМ сейчас прорабатывается, окончательное

решение – за президентом. На строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург действительно предполагалось выделить из фонда 468 млрд рублей, – уточнил он.

В пресс-службе Минфина, Минтранса и РЖД отказались от комментариев. «Известия» направили запрос в «Газпром».

По словам гендиректора Infoline-аналитики Михаила Бурмистрова, отказ от финансирования проекта ВСМ из средств ФНБ выглядел бы не просто логичным, а неизбежным в нынешних условиях рынка.

– ВСМ, которая и раньше вызывала большие вопросы с точки зрения экономической эффективности, в сегодняшних условиях окончательно потеряла актуальность. И здесь повлиял целый комплекс факторов – и рост процентных ставок, и ожидаемое резкое снижение реальных доходов населения и экономической активности, и проблемы с финансированием из госбюджета. Сейчас приоритетными становятся проекты, связанные с возможностью обеспечить вывоз сырья на экспорт, с фокусом на восточный полигон и страны Азии, – сказал эксперт.

Он считает, что заложенные под проект ВСМ средства ФНБ целесообразно перераспределить на ключевые стройки МЦД, СШХ и БАМ, где с учетом роста цен на строительные материалы и работы неизбежно потребуется дополнительное финансирование.

Управляющий директор рейтинговой службы НРА Сергей Гришунин добавил, что проект ВСМ, помимо технических сложностей, требует выкупа земель и расселения жителей на территории пути следования. Также по ВСМ не до конца понятна грузовая база, уточнил эксперт.

Насчет других указанных проектов Михаил Бурмистров отметил, что с привлечением подрядчиков проблем возникнуть не должно, так как российские строители будут сфокусированы на выполнении крупных госзаказов на фоне сворачивания частных строек и инвестпроектов иностранцев.

По словам источника в Минэке, в ведомстве считают важным, что средства ФНБ будут направлены на рост экономики. Ранее первый зампреда правительства Андрей Белоусов обращал внимание на необходимость создания благоприятных условий для привлечения внутренних капиталовложений. А глава Минэкономразвития Максим Решетников ответом на новые ограничительные меры в отношении России называл наращивание вложений в инфраструктуру, укрепление инвестклимата и поддержку национального бизнеса.

## Финансирование инфраструктурных проектов РЖД из ФНБ



Источник: *iz.ru*, 10.03.2022

### Устойчивое развитие и освоение Арктической зоны обсуждают на международной конференции в Москве

На Ямале проведут более сотни мероприятий по сохранению и восстановлению экобаланса.

Об этом рассказал председатель Законодательного Собрания ЯНАО Сергей Ямкин, представляющий регион на VII Международной конференции «Арктика: устойчивое развитие».

Крупнейшее отраслевое событие с участием более 500 представителей разных сфер, связанных с развитием Арктической территории, проходит в эти дни в Москве, сообщила пресс-служба Заксобрания ЯНАО. В программе – обсуждение проблем энергетической безопасности Крайнего Севера и Дальнего Востока, развитие транспортной инфраструктуры, инноваций и инвестиционного климата. Как подчеркнул Сергей Ямкин, все эти вопросы непосредственно затрагивают интересы Ямала. Среди глобальных вызовов он назвал изменение климата и напомнил, что 2022 год в регионе проходит под знаком экологии.

«Перед нами стоит глобальная задача – поиск безопасного развития и сохранение ресурсов Арктики для будущих поколений. В этом году планируется провести более сотни мероприятий по сохранению и восстановлению экобаланса, в их числе мониторинг безопасности объектов, рейдовые осмотры и патрулирование лесов, обследования охотничьих угодий.



Запланировано создание и развитие института лесной охраны, задачей которого станет выявление, предотвращение и пресечение любых нарушений лесного законодательства», – рассказал Сергей Ямкин.

Он подчеркнул, что у регионов появляются новые ресурсные возможности. Одним из успешных механизмов поддержки экономики стали инфраструктурные бюджетные кредиты. Они позволяют получить «длинные деньги» для реализации глобальных инфраструктурных проектов. Среди них и строительство Северного широтного хода, входящее в число важнейших для экономики страны проектов.

*Источник: sever-press.ru, 03.03.2022*

### **РЖД в 2022 г. увеличит инвестиции в развитие Свердловской магистрали в 1,3 раза**

ОАО «РЖД» в 2022 году инвестирует в развитие Свердловской железной дороги (СвЖД, филиал РЖД) 37,2 млрд рублей, это на 28,5% больше, чем в 2021 году, сообщает пресс-служба СвЖД.

«Основные проекты реализуются в целях увеличения пропускной способности магистрали, обеспечения устойчивой и безопасной работы железнодорожного транспорта», – говорится в пресс-релизе.

Так, инвестиции в инфраструктурные проекты, связанные с повышением технологической устойчивости производственного процесса, перевозками и безопасностью движения поездов, составят 20,4 млрд рублей. Будут обновлены предприятия путевого комплекса, локомотивного и вагонного хозяйств, оборудование и устройства электроснабжения, управления движением поездов. Всего планируется обновить более 450 км пути.

На проекты развития железнодорожной инфраструктуры запланированы инвестиции в объеме 5,7 млрд рублей.

В частности, в рамках комплексной программы развития инфраструктуры ОАО «РЖД» на направлении Пермь – Соликамск планируется провести работы по реконструкции семи станций. Также продолжится проектирование строительства вторых путей на участке Углеуральская – Няр, начнется строительство тяговых подстанций Няр и Ярино. Кроме того, предполагается приступить к подготовке площадки под строительство северного железнодорожного обхода Перми.

Завершится строительство железнодорожной инфраструктуры для обеспечения деятельности особой экономической зоны «Титановая долина» в Свердловской области. Планируется закончить реконструкцию четной

сортировочной системы станции Екатеринбург-Сортировочный, реконструкции станции Верещагино. Начнутся работы по реконструкции парка «Г» станции Пермь-Сортировочная.

В целях усиления железнодорожной инфраструктуры в рамках проекта по созданию Северного широтного хода в 2022 году будет продолжено выполнение подготовительных работ на объектах Свердловской железной дороги на участке Коротчаево – Новый Уренгой – Пангоды.

Также планируется обновление пассажирской инфраструктуры в Сургуте, Екатеринбурге, Нижнем Тагиле.

Ранее сообщалось, что ОАО «РЖД» инвестировало в 2021 году в развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава Свердловской магистрали 28,9 млрд рублей. Основные средства были направлены на увеличение пропускной способности магистрали, обеспечение устойчивой и безопасной работы железнодорожного транспорта.

Свердловская железная дорога действует на территориях Пермского края, Свердловской и Тюменской областей, ХМАО и ЯНАО.

*Источник: [interfax-russia.ru/ural](http://interfax-russia.ru/ural), 16.02.2022*

### **Глава РЖД Олег Белозёров хочет продать концессионера крупнейшей ямальской стройки**

Руководитель «Российских железных дорог» Олег Белозёров заявил, что компания готова продать концессионное общество Северного широтного хода (СШХ). Об этом он рассказал в интервью «Коммерсанту».

«Мы обсудили модель с Минэкономки. Сейчас она выглядит так: часть средств должна быть передана ЯНАО, который вложит их в строительство моста через Обь вместе с нами. Мы претендуем на определенный объем средств из ФНБ. Ждем решения», – сказал глава РЖД, пояснив, что проект будет реализован через концессию. «Концессионером выступит концессионное общество, которое пока закреплено за нами, но мы его готовы продать, – заявил Белозеров. – Думаю, это будет интересно банковским структурам, которые инвестируют в концессионера, а мы оставим себе какую-то его часть. Мы видим себя миноритариями, а ключевыми участниками будут финансовые инвесторы».

Гендиректор РЖД также поделился мнением относительно другого крупного инвестпроекта – железнодорожной магистрали до Индиги в соседнем с Ямалом Ненецком автономном округе, которую часто называют конкурентом СШХ.

«Она не будет включена в периметр СШХ, АЕОН Романа Троценко рассматривает ее как отдельную концессию. По имеющимся оценкам, общий объем перевозок по железной дороге может составить 67 млн тонн. Наша задача – подвезти груз к этой дороге. Считаем, что проект очень интересный, потому что развивается северное направление, выход на Севморпуть, куда можно было бы дополнительно развести грузопотоки, – сказал Белозеров, дав понять, что пока рассматривает эту дорогу в НАО как источник грузовой базы, но не как объект участия.

Как ранее сообщал Znak.com, в январе этого года стало известно о том, что Ямал получит из федерального бюджета 50 млрд рублей в виде инфраструктурного кредита на строительство моста через реку Обь, который соединит Лабытнанги и Салехард. Об этом официально заявляли в уральском полпредстве.

В сентябре прошлого года говорилось о том, что СШХ вошел в перечень поручений президента Владимира Путина по итогам встречи с модераторами ключевых сессий Восточного экономического форума. В списке есть пункт «об ускорении реализации проекта по строительству железнодорожного Северного широтного хода».

Губернатор Ямала Дмитрий Артюхов надеется, что начало проекта будет положено в 2022 году. Стоимость проекта предварительно оценивается более чем в 200 млрд рублей. Кредит на запуск СШХ еще в апреле одобрил Путин, о чем он говорил в послании Федеральному Собранию.

«Северный широтный ход – это железнодорожная магистраль протяженностью 707 километров, которая свяжет западную и восточную части ЯНАО, а также Северную и Свердловскую железные дороги. Маршрут ветки проходит через Обскую – Салехард – Надым – Новый Уренгой – Коротчаево.

*Источник: znak.com, 16.02.2022*

## **«У нас нет астрономических цифр»**

*Глава ОАО РЖД Олег Белозёров о капиталоемких проектах и взаимной ответственности*

В 2022 году ОАО РЖД собирается реализовывать крупнейшую в своей истории инвестиционную программу объемом более 1 трлн руб. В том числе планируется активно строить Восточный полигон, для которого нужно около 30 тыс. рабочих. Где компания рассчитывает их найти, из-за чего замедлилось движение на сети, как будут кормить пассажиров и почему линия Москва –

Петербург должна вернуться к грузовой специализации царских времен, «Ъ» рассказал гендиректор ОАО РЖД Олег Белозёров.

<...>

– *Как продвигается проект Северного широтного хода (СШХ)?*

– Мы обсудили модель с Минэкономки. Сейчас она выглядит так: часть средств должна быть передана ЯНАО, который вложит их в строительство моста через Обь вместе с нами. Мы претендуем на определенный объем средств из ФНБ. Ждем решения.

– *Концессии там в итоге не будет?*

– Будет. Концессионером выступит концессионное общество, которое пока закреплено за нами, но мы его готовы продать.

– *Купят?*

– Думаю, это будет интересно банковским структурам, которые инвестируют в концессионера, а мы оставим себе какую-то его часть. Мы видим себя миноритариями, а ключевыми участниками будут финансовые инвесторы.

– *Дорога до Индиги в проект не включена?*

– Она не будет включена в периметр СШХ, АЕОН Романа Троценко рассматривает ее как отдельную концессию. По имеющимся оценкам, общий объем перевозок по железной дороге может составить 67 млн тонн. Наша задача – подвезти груз к этой дороге. Считаем, что проект очень интересный, потому что развивается северное направление, выход на Севморпуть, куда можно было бы дополнительно развести грузопотоки.

<...>

*Источник: kommersant.ru, 16.02.2022*

### **Сенатор от Коми рассказала о перспективах железной дороги «Сосногорск – Индига»**

Представитель республики в Совете Федерации Елена Шумилова вошла в состав рабочей группы ОАО «РЖД» по инфраструктурным проектам. В интервью телеканалу «Коми Гор» она рассказала, почему Коми важно участвовать в проекте строительства железной дороги Сосногорск – Индига, как он повлияет на рабочие места в регионе и будут ли открыты новые недра.

Елена Шумилова отметила, что стратегия развития Северного широтного хода расписана до 2035 года. Детальный план включает в себя и строительство железнодорожной дороги «Сосногорск – Индига», которая свяжет Коми и НАО:

– Одним из важнейших для нашего региона портов [Северного широтного хода] будет Индига. Да, точка эта находится в НАО, у наших соседей, но две трети нового железнодорожного пути проходят по республике. Вернее, они пройдут по республике, это пока только проект.

Сенатор выступила с инициативой, чтобы регион вошел в проект строительства железнодорожного пути раньше обозначенных сроков. Инициатива, по ее мнению, обещает большой экономический подъем для республики:

– Это 556 километров железной дороги, двухполосной от Сосногорска до Индиги. Круглогодичное транспортное железнодорожное сообщение. Грузопоток: мы сможем дополнительные рабочие места создать путем такого транспортного коридора. Важнейшего транспортного коридора, который в принципе может помочь разгрузить восточный полигон, который идет от БАМа. Он сейчас загружен и расписан буквально на два-три года вперед, все перевозки, не дай бог, там где-то что-то случится, вариантов не будет. Поэтому здесь аналог должен быть. Как он представляется для финансистов – этот вариант ускорит и удешевит железнодорожные перевозки. Кроме того, обратный товаропоток пройдет через республику, а для республики это важно. По дороге к морю можно будет уточнить те недра, которые у нас есть в Тиманском бассейне. Недров там достаточно. Это такая кладовая, которая не то что мало изучена, она изучалась давно, а сейчас нужно актуализировать. Это стратегический запас страны. И это очень хорошо, что он на нашей земле, в нашей земле.

Напомним, президент России Владимир Путин поручил правительству проработать и представить практические предложения по созданию железнодорожного выхода в район бухты реки Индига в Ненецком автономном округе. Проект появился из анализа мировых рынков, запасов собственных полезных ископаемых и возможности повторного освоения Севера, что невозможно без комплексного развития региона, в первую очередь в промышленном смысле. Именно это прописано в Стратегии развития Арктической зоны. В глобальном плане новый путь позволит доставлять к морю и, значит, к судам, идущим по Северному морскому пути, грузы из Новосибирской области, Кузбасса и Казахстана.

Проект строительства ветки Сосногорск – Индига реализует Консорциум в составе ГК «РУСТИТАН» и ИК Аeon. Владелец ИК Аeon Роман Троценко сообщил, что строительство глубоководного морского порта Индига может начаться во второй половине 2024 года. Будет создан новый морской порт общим объемом операций, перевалки грузов в 80 млн тонн. Он будет

спроектирован и построен прежде всего для обработки таких грузов, как коксующийся уголь, древесина, удобрения и химические продукты.

Появление железной дороги позволит запустить множество проектов. Это касается Тимано-Печорская нефтегазоносная провинция, а также месторождений бокситов, титана, кварца, марганца, хрома и других. В транспортной доступности проектируемой дороги активно работает холдинг «РУСТИТАН», в ведении которой находится крупнейшее Пижемское месторождение, чьи прогнозные ресурсы и запасы титановых руд оцениваются в 2,5 млрд тонн. Только диоксида титана здесь более 100 млн тонн, а есть еще и бонусы в виде золота, алмазов и редкоземельных металлов. По соседству находится Ярегское месторождение, чей потенциал сопоставим с Пижемским, а вместе они образуют крупнейшую титановую провинцию в мире.

Отметим, что ГК «РУСТИТАН» совместно с Дирекцией Морской порт «Индига» (ИК «АЕОН») в конце 2021-го завершили разработку предпроектной документации на инфраструктурный проект «Ходатайство (Декларация) о намерениях инвестирования в строительство новой железнодорожной линии Сосногорск – порт Индига», в рамках которой составлена трассировка трассы и рассчитаны основные технико-экономические показатели проекта.

*Источник: bnikoti.ru, 09.02.2022*

### **Объем инвестиций в развитие Свердловской магистрали уменьшился на 22% в 2021 году**

Инвестиции РЖД в развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава Свердловской магистрали в 2021 году составили 28,9 млрд рублей, что на 22% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Средства были направлены в том числе на развитие существующих железнодорожных линий, сообщили в пресс-службе Свердловской железной дороги (СвЖД) 7 февраля.

«Инвестиции ОАО «РЖД» в развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава Свердловской магистрали в 2021 году составили 28,9 млрд рублей. Более трети всех средств направлено на развитие существующих железнодорожных линий. Обновлено более 500 км пути, что позволило повысить надежность инфраструктуры и скорость движения поездов», – говорится в сообщении.

<...>

На данный момент рамках проекта «Северный широтный ход» ведутся работы на участке инфраструктуры Свердловской железной дороги Коротчаево – Новый Уренгой – Пангоды.

<...>

В 2020 году инвестиции ОАО «РЖД» в развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава Свердловской магистрали составили 37,2 млрд рублей (+31% к 2019 году). За этот год обновили более 500 км железнодорожных линий, после ремонта и модернизации надежность инфраструктуры на этих участках позволила увеличить разрешенную скорость движения поездов.

*Источник: tass.ru, 07.02.2022*

### **Коридор между океанами**

Специалисты ОАО «РЖД» приступили к разработке идей и предложений по созданию железнодорожного маршрута до выхода к Баренцеву морю в районе бухты реки Индиги. Научно-исследовательские институты уже обсуждают наличие грузовой базы для новой магистрали.

На брифинге 26 января заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило отметил, что ОАО «РЖД» хочет развивать и улучшать логистику и свою конкурентоспособность на рынке, а этот проект откроет новый путь к морю.

«Насколько я знаю, изначально планировалось, что основу грузовой базы в этом проекте составят угольные отправки, но сейчас рассматривается возможность расширения номенклатуры перевозимых грузов», – сообщил Алексей Шило.

По словам координатора экспертного совета Проектного офиса развития Арктики, доцента Института общественных наук Российской академии народного хозяйства и государственной службы при президенте Российской Федерации Александра Воротникова, с точки зрения геополитики и геоэкономики для России эта дорога может стать стратегическим проектом.

«Дорога обязательно должна быть связана с Северным широтным ходом (СШХ), который сейчас уже находится на стадии реализации, и Северным морским путём, – рассказал «Гудку» Александр Воротников. – На данный момент все идеи и предложения по созданию железной дороги в порт Индига находятся на стадии обсуждения».

Поручение президента вполне вписывается в текущую парадигму экономики страны, считает президент национального исследовательского центра «Перевозки и инфраструктура» Павел Иванкин. «С той скоростью, с которой сегодня идёт реконструкция БАМа и Транссиба, естественно, транспортная составляющая становится сдерживающим фактором для движения грузопотока, в первую очередь угля, – отмечает эксперт. – Сегодня необходимо по максимуму использовать текущую конъюнктуру рынка».

Реализация проекта позволит вывозить грузы с прилегающих месторождений, в частности титан и другую продукцию Национального горно-металлургического кластера, который будет формироваться на базе Пижемского месторождения Республики Коми, сжиженный природный газ и продукты его переработки (метанол и другие), считает Александр Воротников.

«По новому пути могут следовать различные виды грузов, – говорит Павел Иванкин. – У нас есть и варианты. Например, сейчас идёт рост объёмов перевозки как транзитных генеральных (нефтеналивные, чёрные металлы, удобрения и другие), так и контейнерных грузов. Так что строительство новой железнодорожной инфраструктуры и реализация подобного проекта не будут лишними для развития экономики страны».

Как отметил Александр Воротников, строительство новой дороги свяжет Ненецкий автономный округ с Большой землёй, где на данный момент отсутствует транспортное сухопутное сообщение. Поскольку новая дорога будет связана с СШХ, портом Индига, Северной магистралью и железными дорогами Урала, то появится выход на всю сеть ОАО «РЖД», а это поможет разгрузить Транссибирскую магистраль. После реализации проекта появятся новые транспортно-логистические цепочки, часть грузов будет уходить на Индигу.

«Отдельное внимание следует обратить на тот факт, что при реализации проекта существующий международный транспортный коридор Север – Юг, возможно, будет изменён, – отмечает Александр Воротников. – Новое железнодорожное сообщение свяжет между собой Северный Ледовитый и Индийский океаны. И весь транспортный коридор будет переформатирован».

Однако одной из сложностей подготовки такого документа становится финансирование предпроектного и проектного ТЭО.

«Интересантов, готовых предоставить инвестиции, которые составляют минимум 10% от стоимости будущей дороги, достаточно много. Но они готовы финансировать проект при условии принятия однозначного решения о его реализации на уровне правительства», – резюмировал Александр Воротников.



По словам заместителя генерального директора АО «Институт экономики и развития транспорта» (дочернее предприятие ОАО «РЖД») Алексея Замкового, в компании приступили к обсуждению данного вопроса.

*Источник: gudok.ru, 01.02.2022*

### **ДЦУП СвЖД определяет эффективность работы железных дорог УрФО**

Полпред Президента России в УрФО Владимир Якушев, заместитель губернатора Свердловской области Сергей Швиндт и начальник СвЖД Иван Колесников посетили диспетчерский центр управления перевозками (ДЦУП) и центр управления тяговыми ресурсами (ЦУТР) Свердловской железной дороги (СвЖД). В ходе визита состоялось обсуждение развития СвЖД, в том числе пассажирские и грузовые перевозки, создание логистических центров, развитие магистральных направлений.

Особое внимание уделялось стратегическим инфраструктурным проектам: Северному широтному ходу (СШХ), в т.ч. линиям Коротчаево – Игарка – Норильск и Полуночное – Обская, а также Среднеуральскому широтному ходу. Отмечается, что по мере достройки и ввода в эксплуатацию эти маршруты войдут в зону ответственности ДЦУП и ЦУТР Свердловской железной дороги, поэтому от эффективности их работы будет зависеть экономическое развитие уральских регионов и отдача от реализации инфраструктурных проектов, в т.ч. включенных в Транспортную стратегию – 2030.

СвЖД обеспечивает 11% погрузки всех железных дорог России. В 2021 году эта цифра составила 149,2 млн тонн. С вокзалов и станций Свердловской ЖД отправлено 26,3 млн пассажиров. Диспетчерский центр управления перевозками (ДЦУП) Свердловской железной дороги позволяет в круглосуточном режиме осуществлять контроль перевозок на эксплуатационном полигоне железной дороги, общая протяженность которого составляет 7,1 тыс. км. В зону ответственности ДЦУП входит 425 станций и 28 диспетчерских участков со средней протяженностью 230 км. Об этом сообщила пресс-служба полпреда Президента РФ в Уральском федеральном округе.

*Источник: securitymedia.ru, 20.01.2022*

## **ЯНАО одобрили кредит на строительство моста через Обь**

На строительство моста через реку Обь в Салехарде (ЯНАО) предоставили бюджетный кредит на сумму в 50 миллиардов рублей. Об этом сообщается на сайте полномочного представителя президента России в УрФО.

«Одобрены шесть заявок регионов УрФО на получение инфраструктурных бюджетных кредитов в рамках лимитов. На строительство моста через р. Обь в районе Салехарда выделили 50 млрд», – говорится в сообщении на сайте ведомства.

Помимо этого, Тюмени выделили 6,5 миллиардов рублей на строительство транспортной инфраструктуры. Строительство полигонов ТБО и очистных сооружений профинансируют в Югре на 2,3 миллиарда рублей. Также Сургут получит 6,28 миллиардов на строительство технопарка, инженерных сетей и дорог.

Ранее URA.RU сообщало, что Северный широтный ход разделен на два проекта, а именно на СШХ-1, который должен связать Надым и Салехард с переправой через Обь до станции «Обская» и СШХ-2 до порта Сабетта. Новая железная дорога должна разгрузить Транссиб и открыть дорогу для освоения полуострова Ямал.

*Источник: ura.ru, 18.01.2022*

## **Путин поручил представить предложения по созданию железнодорожного маршрута к Баренцеву морю**

Президент России Владимир Путин поручил правительству РФ представить предложения по созданию железнодорожного маршрута до выхода к Баренцеву морю в районе бухты реки Индиги, сообщается на сайте Кремля.

Срок исполнения – 10 мая 2022 г.

Как сообщалось, инициатор строительства порта Индига (Ненецкий автономный округ) на совещании президента с модераторами ключевых сессий ВЭФ-2021 увязал свой проект с идеей строительства Северного широтного хода (СШХ).

«Строительство участка СШХ позволит соединить Свердловскую и Северную железную дорогу (ОАО «РЖД») и выйти в незамерзающую часть Баренцева моря в районе Индиги. Большая часть этого железнодорожного маршрута уже построена, идет разговор о двух участках, которые нужно достроить», – заявлял глава корпорации AEON Роман Троценко.

«Это позволит грузы из района Новосибирска, Кузбасса и транзит из Казахстана вывозить на «глубокую воду», (что – ИФ) в полтора раза короче Транссиба, и разгрузить (его – ИФ) для более дорогих перевозок, скажем, контейнерных грузов», – аргументировал это предложение бизнесмен.

«По поводу выхода к Баренцеву морю. Мы давно уже этот проект изучаем, предлагаем. Давайте еще раз к этому вернемся. Безусловно, это хороший проект, и над ним нужно продолжать работать, чтобы разгрузить Транссиб – это абсолютно верно даже со стратегической точки зрения на будущее», – сказал на это глава государства.

*Источник: interfax.ru, 15.01.2022*

### **Максим Решетников: в борьбе с инфляцией главное нельзя потерять экономический рост**

Министр экономического развития РФ Максим Решетников 14 января принял участие в сессии «Россия и мир: макроэкономические приоритеты» в рамках Гайдаровского форума-2022. Вместе с министром финансов РФ Антоном Силуановым и председателем Центрального банка РФ Эльвирой Набиуллиной были обсуждены ключевые вызовы на пути экономического роста на ближайшие 2-3 года, причины и продолжительность глобальной и внутренней инфляции, вопросы развития рынка труда и другие темы. Модератором сессии выступил ректор РАНХиГС Владимир Мау.

Говоря об инфляции, глава Минэкономразвития отметил, что она, во-первых, глобальна, во-вторых, является как минимум среднесрочной. «На сегодняшний момент у нее очень сложный характер. С одной стороны, это инфляция спроса – следствие длинного периода мягкой денежно-кредитной политики в мире, большие бюджетные дефициты», – сказал он. С другой стороны, происходит «инфляция предложения» – разрыв цепочек, существенное подорожание логистики, регионализация, протекционизм.

Есть и другие структурные аспекты инфляции: форсированный энергопереход, последствия ускоренного отказа от угля в Европе в виде роста цен на газ, а затем на удобрения и далее по цепочке, которая тоже будет поддерживать дополнительные риски инфляции на мировых продовольственных рынках.

«То, с чем мы столкнулись, – это не разовый импульс, он будет и в этом, и, скорее всего, в следующем году. В этой связи очень актуален наш ответ. Учитывая сложную природу этой инфляции, ее немонетарный, внешний

характер, конечно, наш ответ должен быть сложным и комплексным. Одними мерами денежно-кредитной политики мы этот импульс не погасим. Или ценой гашения этого импульса может быть экономический рост. Мы должны совместно искать комплексные решения», – подчеркнул Максим Решетников.

***Важно сохранить мотивацию и уверенность предпринимателей в прибыли за свои усилия***

Он напомнил, что Правительство реализует большой комплекс действий, связанных с квотированием, экспортными и импортными пошлинами, демпферными механизмами, субсидиям и так далее, чтобы максимально снизить это давление, особенно на продовольственных рынках. «Мы понимаем, что эти меры в целом работают. По разным оценкам, 0,6-0,7 процентных пунктов инфляции мы демпфировали благодаря этим мерам. Если бы их не было принято, инфляция была бы за 9%», – отметил министр.

В то же время он пояснил, что «в моменте» ни Центральный банк, ни Правительство не могут полностью демпфировать это влияние. «Более того, долгосрочный ответ на любую инфляцию – все равно рост предложения. Поэтому самое главное – сохранить веру предпринимателей в то, что их усилия возвратятся в виде разумной и честной прибыли. Этими немонетарными мерами очень важно не навредить деловой среде и доверию, быть предсказуемыми», – считает глава Минэкономразвития.

«И, говоря более широко, конечно, надо работать с ограничением предложения. Основные усилия должны быть направлены на расшивку узких мест», – убежден министр. Темой номер 1 он назвал рынок труда. «С одной стороны, у нас, действительно, есть признаки перегрева, 4,3% безработицы – для нас достаточно низкая величина. С другой стороны, много отраслевых и структурных дисбалансов», – констатировал глава ведомства, добавив, что необходимо проводить переобучение, повышать мобильность молодежи, развивать эффективную, высокопроизводительную занятость.

В связи с этим Максим Решетников обратил особую актуальность и востребованность национального проекта «Производительность труда». «Он действительно крайне эффективен, идет на большие предприятия, повышает производительность. И надо, может быть, подумать о его тиражировании. Он реально доказал свою состоятельность на 3 тыс. предприятий», – сказал он.

***Бюджетные деньги должны быстрее «вливаться» в экономику***

«Третий момент – инфраструктурные ограничения. С одной стороны, характер инвестиций меняется, они действительно становятся менее капиталоемкими. Мы это видим по резкому увеличению доли инвестиций в нематериальные активы – патенты, ИТ, полезные изобретения», – продолжил

глава Минэкономразвития. «В то же время – мы видим это, занимаясь Кавказом, Краснодарским краем и так далее – нужны очистные сооружения, энергетика, дороги. И этого без денег не сделать. Это в значительной части тоже бюджетные инвестиции», – подчеркнул он. Крупные вложения требуются для развития железнодорожной инфраструктуры, Северного широтного хода, дальнейшего освоения Ямала, развития Восточного полигона и транзита с Японией и Китаем. «Здесь правительство многое делает. Будем реализовывать принятое Президентом решение по инфраструктурным бюджетным кредитам. Полтриллиона рублей на этот и следующий год, проекты одобрены, сейчас регионы их запускают», – напомнил он.

Значительный объем – 2,5 трлн рублей государственных инвестиций – планируется из средств ФНБ. «Наша задача с Минфином – как можно быстрее впустить эти деньги в экономику, запустить эти инвестиционные проекты. По мере расшивки ограничений появятся новые возможности для инвестиций, придет частный капитал», – добавил министр.

*Источник: economy.gov.ru, 14.01.2022*

### **Интернет провели во все социально значимые объекты РФ**

Широкополосный интернет проведен во все социально значимые объекты РФ, рассказал в эфире телеканала «Россия 24» вице-премьер Дмитрий Чернышенко.

По его словам, в декабре 75 тысяч таких объектов, как ФАПы, медицинские учреждения, школы, больницы, отделения полиции, МЧС получили доступ к интернету.

Однако все еще стоит задача провести интернет в Арктику, на Северный широтный ход, Командорские острова, другие удаленные участки и даже в населенные пункты, где живет меньше 200 человек.

Ранее сегодня сообщалось, что Москва предложила заключить соглашение о международном регулировании управления интернетом. Сейчас проблематику обсуждают в рамках Международного союза электросвязи, в мероприятиях которого принимает участие и Россия.

*Источник: aif.ru, 29.12.2021*