



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ – филиал ОАО «РЖД»

**ОБЗОР ПУБЛИКАЦИЙ
ПО СЕВЕРНОМУ ШИРОТНОМУ ХОДУ**

II КВАРТАЛ 2022

СОДЕРЖАНИЕ

Алексей Ситников: В Салехарде построят железнодорожную станцию благодаря СШХ	4
Транспортный мегапроект ЯНАО разгрузит другие магистрали страны.....	4
Артюхов: ЯНАО выполнит все обязательства по СШХ независимо от геополитической ситуации	5
Исследования на арктической станции «Снежинка» в ЯНАО начнутся в 2025 году	6
«Без единства инфраструктуры нет единства страны»	8
России есть чем ответить на транспортную блокаду со стороны Европы	18
Ученые предложили вернуть генплан в экономику высоких широт.....	22
Сохранить природу и коренных северян: депутаты Ямала для реализации СШХ хотят изменить федзакон.....	25
Владимир Путин снова сказал о важности проекта СШХ	25
Кабмину поручено до 15 июня расширить меры поддержки инвестпроектов в Арктике.....	26
Проект Северного широтного хода не ограничится Западной Сибирью – Ритм Азии	27
РЖД инвестируют около 1,68 млрд рублей в железнодорожную инфраструктуру в Коми	31
ХМАО и «Мостострой-11» заключили контракт на строительства моста.....	32
По строительству моста через Обь в районе Салехарда выданы заключения госэкспертизы.....	33
Как будут управлять грузопотоками по Севморпути.....	34
Уральский полпред напомнил, чем Северный широтный ход на Ямале поможет экономике страны.....	37
«Мостострой-11» возведет мост через Обь возле Сургута в Югре к марту 2026 года	38
Новый мост в Югре свяжет стратегически важные транспортные коридоры страны	39
В Югре определяют подрядчика для строительства второго моста через Обь	41
Алексей Чекунов: расчет стоимости и график строительства СШХ должны быть готовы летом	43
Ученые из ТПУ разработали новое устойчивое к замерзанию дизельное топливо	44
Кобылкин: «Вектор развития будет идти в сторону Арктической зоны»	45
Транспортный мегапроект ЯНАО даст новые возможности экономике.....	46
Новый шелковый или зачем России СШХ.....	46
Идем на Восток: Северный широтный ход обретает второе дыхание	49
Ключевой проект для Арктики: какие перспективы СШХ даст России и Ямалу	52
Северный широтный ход: акценты Путина и фактор Артюхова.....	55
Алексей Фадеев: Развитию Арктики альтернативы нет	57
Северный ход на восток	58
Дмитрий Артюхов: ЯНАО готов к реализации проекта СШХ.....	60
Магистраль для Арктики.....	61
Строительство Северного широтного хода может подешеветь.....	62

Владимир Путин: активное строительство Северного широтного хода должно начаться в 2022 году	65
Путин поручил приступить в 2022 г. к активному строительству Северного широтного хода	65
Госэкспертиза одобрила часть проекта строительства ключевого элемента СШХ на Ямале	67
Строительство СШХ может начаться в ближайшее время - губернатор ЯНАО	68
В МЭР не приняли решение о финансировании строительства Северного широтного хода	69
«Дефолта не будет»	70
Стоит ли запастись гречкой: сенатор Зленко – о дефиците, российской экономике и перспективах ЯНАО	72

Алексей Ситников: В Салехарде построят железнодорожную станцию благодаря СШХ

В Салехарде не планируется строительство пассажирского железнодорожного вокзала, но возможность сесть на поезд или сойти с него ближе к дому у горожан будет. Об этом заявил первый заместитель председателя Законодательного Собрания ЯНАО Алексей Ситников на пресс-конференции в ИА «Север-Пресс».

Он подчеркнул, что Северный широтный ход – важнейший проект для всей Арктической зоны РФ. Он сделает города ближе друг к другу, даст новый импульс развития

«Появятся дополнительные рабочие места, новые логистические цепочки и возможности для развития бизнеса, вырастут объемы торговли и производства, повысится налоговая база и доходы в бюджет», – пояснил Алексей Ситников.

Он отметил, что концессионное соглашение, в рамках которого реализуется проект, не предполагает создание пассажирской инфраструктуры в Салехарде. СШХ «заточен» в первую очередь под объемы грузовых перевозок предприятий, работающих на месторождениях. При этом жители Салехарда после строительства автомобильной части моста будут тратить на дорогу всего 20–30 минут. Строить еще один вокзал при его наличии в Лабытнанги – нецелесообразно. И это рациональное решение главы региона и правительства.

«Уверен, что, если запрос от населения поступит, между населенными пунктами организуют рейсовый автобус. Кроме того, возможность сесть в поезд или сойти ближе к дому у салехардцев все-таки будет. Планируется, что в городе появится железнодорожная станция, где будет размещаться локомотивное депо, дома для отдыха бригад, прием и выдача грузов», – сказал Алексей Ситников.

Источник: sever-press.ru, 24.06.2022

Транспортный мегапроект ЯНАО разгрузит другие магистрали страны

Северный широтный ход (СШХ), строящийся в ЯНАО, должен взять на себя возросшую транспортную нагрузку на Байкало-Амурской магистрали и Транссибе. Об этом сообщил полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев на заседании госкомиссии по вопросам развития Арктики.

«Разрыв экономических связей с недружественными западными странами привел к развороту потоков продукции экспортирующих предприятий на Восток, резко увеличив нагрузку на Байкало-Амурскую магистраль и Транссиб. Оценочно уже сегодня дефицит провозных мощностей Восточного полигона в 2022 году превышает 100 млн тонн. Северный морской путь может и должен частично взять на себя возросшую транспортную нагрузку», – заявил Юрий Трутнев.

Ранее URA.RU сообщало, что проект СШХ подорожал на 25-30%. Губернатор Ямала Дмитрий Артюхов сказал, что будет сформирована новая модель финансирования проекта.

Источник: ura.ru, 23.06.2022

Артюхов: ЯНАО выполнит все обязательства по СШХ независимо от геополитической ситуации

Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО) со своей стороны не откажется ни от каких обязательств по реализации проекта Северного широтного хода (СШХ), несмотря на подорожание стройматериалов или изменения в геополитической обстановке. Об этом сообщил в интервью ТАСС губернатор региона Дмитрий Артюхов на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

«На Ямале мы точно ни от чего отказываться не будем. Мы готовы выполнить нашу составляющую проекта вне зависимости от подорожания металла, от каких-то геополитических изменений. Мы давно еще договорились, что финансируем автомобильную часть моста. Она поменяла стоимость, выросла, но, несмотря на все эти изменения, мы свои обязательства все так же подтверждаем», – сказал он, уточнив, что подорожание моста через Обь произошло в 2021 году примерно на 25-30%.

Артюхов отметил, что уже сейчас начинается активная работа по поручению президента России Владимира Путина о начале стройки СШХ в 2022 году. При этом в ближайшее время ожидается несколько совещаний при правительстве РФ, где будет сформирована новая модель финансирования проекта, добавил глава округа.

Ранее президент России заявил, что активная стройка Северного широтного хода должна начаться в этом году. Губернатор ЯНАО в свою очередь отмечал, что финансовая модель проекта в текущих экономических условиях будет переформатирована.

Северный широтный ход (СШХ) – проект строительства железнодорожной магистрали, которая свяжет полуостров Ямал с Уралом и Северо-Западом России и обеспечит связь транспортной системы страны через порт Сабетта с Северным морским путем. Длина СШХ составит 707 км. Проект включает в себя строительство двух крупных мостов через реки Обь и Надым (2,4 и 1,3 км соответственно), а также реконструкцию существующей трассы Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево (270 км) и железнодорожной станции Обская-2. Строительство будет проходить в сложных условиях вечной мерзлоты.

Прогнозируемый объем перевозок по СШХ составит 23,9 млн тонн грузов в год, основную часть будет составлять транспортировка газового конденсата.

Источник: tass.ru, 17.06.2022

Исследования на арктической станции «Снежинка» в ЯНАО начнутся в 2025 году

Исследования на международной арктической станции «Снежинка» в Ямало-Ненецком автономном округе стартуют в начале 2025 года. Всего станция сможет одновременно принимать порядка 80 человек, сообщил в четверг на Петербургском международном экономическом форуме исполнительный директор Института арктических технологий МФТИ Юрий Васильев.

«Мы планируем в декабре 2024 года ввести первую очередь в эксплуатацию, то есть с начала 2025 года начать работать на этой станции. И полностью построить станцию в декабре 2025 года», – сказал Васильев.

Начать строительство планируется в следующем году. Подрядчика выберут по итогам конкурса, организованного Минобрнауки РФ и Минвостокразвития РФ. По проекту станция сможет вмещать до 80 человек: 60 работающих вахтовым методом сотрудников и гостей, к примеру, представителей бизнеса.

Международная арктическая станция «Снежинка» должна стать полностью автономным комплексом, работающим на базе возобновляемых источников энергии и водорода (без дизельного топлива). Расположение зданий станции сверху напоминает снежинку, потому что проект и получил такое название. Цель – исследования в области природосберегающих технологий жизнеобеспечения, телекоммуникаций, биотехнологий, аквакультуры, новых материалов, решений с искусственным интеллектом. На станции «Снежинка» исследователи мирового уровня будут проводить совместные работы по

проблемам экологии, изменения климата, загрязнения окружающей среды и Мирового океана.

Ранее Госкомиссия по вопросам развития Арктики приняла решение о необходимости построить еще одну станцию – не только в ЯНАО, но и в Мурманской области.

О необходимости исследований в Арктике

Как отметили эксперты на сессии форума «Наука и стратегические решения в Арктике», макрорегион все еще остается «терра инкогнита» для научного сообщества, и все процессы в нем требуют детального изучения и мониторинга, тем более что скорость климатических изменений в российской Арктике выше, чем на других ее участках. В частности, важно наладить систематическое изучение процессов, которые происходят в морях Северного ледовитого океана, на Северном морском пути.

Директор Государственного океанографического института Росгидромета Игорь Ивачев сообщил, что сейчас от мониторинга гидрометеорологических служб и правильной работы составителей погодных моделей зависит в целом работа всего флота на данном маршруте, поэтому число станций для мониторинга из года в год необходимо увеличивать.

Не менее важно исследование почвы в арктических регионах, уточнила директор Института пути, строительства и сооружений Российского университета транспорта Таисия Шепитько. По итогам исследований работников института удалось установить, что в районе Норильска – самого северного города РФ – температура почвы при замерах оказалась положительная. Ученые считают, что необходимо организовать сопровождение каждого строительного объекта командой ученых, в частности строительство сухопутного аналога Севморпути – Северного широтного хода. В противном случае строительство может закончиться плачевно и привести разрушению инфраструктуры из-за слишком ненадежных грунтов.

Как добавил заместитель директора по научной работе Института мерзлотоведения имени академика П. И. Мельникова Сибирского отделения РАН Михаил Григорьев, исследователи пришли к выводу, что теплеют не только верхние слои почвы, но и подземная вечная мерзлота в российской Арктике.

«Не на градусы, а на десятые градусов, но тем не менее, это очень важно предсказать, когда мерзлота станет настолько теплой, что на ней будет опасно строить инфраструктуру, дома. По оценкам специалистов, к 2050 году только прямой ущерб основным фондам составит 5-7 трлн рублей. Это важнейшее стратегическое решение – проводить такой мониторинг, чтобы исключить ущерб как природе, так и техногенным объектам», – сказал Григорьев.

Одной из причин увеличения темпов потепления в арктической зоне страны также являются процессы на солнце. Кроме того, чем ближе к Северному полюсу, тем выше влияние процессов на солнце на магнитное поле Земли и на технику.

«Мы ждем пика солнечной активности в 2025 году. Высокая активность солнца может выводить из строя технические средства. Влияние оказывается и на протяженные трубопроводы, и на линии электропередачи, на железнодорожные линии. В 1985 году, когда магнитный полюс был над Канадой, магнитные токи разрушили электротрансформаторы, миллионы людей остались без света и тепла. Сейчас магнитный полюс движется в сторону Таймыра, можете представить, что произойдет в РФ», – сказал заместитель директора по научной работе Института прикладной геофизики имени академика Е. К. Федорова Владимир Минлигареев.

Он уточнил, что сейчас в Арктике одно из лучших мест для наблюдения за магнитным полем Северного полюса и необходимо вести постоянный мониторинг за его изменениями.

Источник: tass.ru, 16.06.2022

«Без единства инфраструктуры нет единства страны»

Совсем недавно президент Российской Федерации Владимир Путин провел совещание по развитию транспортной инфраструктуры. На нем, кажется, впервые за многие годы, он четко сформулировал необходимость развития транспорта, исходя из потребностей завтрашнего дня. Было подчеркнуто, что не надо ждать появления грузов, транспортные магистрали сами дают новую жизнь целым регионам и мощно стимулируют новые грузопотоки.

Это очень важно, потому что до сих пор программы развития транспорта предусматривали решения важных, но второстепенных для жизни страны вопросов. Уже набили оскомину рапорты о возведении всевозможных транспортных заходов, обходов, подходов к тем или иным промышленным объектам или населенным пунктам. В то время как наводнение на небольшой сибирской речушке в Иркутской области фактически оборвало связь между западными и восточными регионами страны. Ведь она до сих пор обеспечивается одной единственной ниткой Транссиба. Но задача создания новых общенациональных магистралей запад-восток России даже и не ставилась. Надо прямо сказать, что при таком подходе существует непосредственная угроза единству и целостности страны.

Вот почему основной упор должен быть сделан на те территории, которые находятся практически в отрыве от остальной части России. Речь идет о Дальнем Востоке и Арктической зоне России. Отток населения из этих макрорегионов не останавливается, несмотря ни на какие усилия государства. И в немалой степени этому способствует оторванность, как у нас говорят, «от материка».

Это касается не только пассажирских перевозок, но и грузовых, и даже шире – необходимо интегрировать экономику Дальнего Востока и Арктики в народно-хозяйственный комплекс страны. А сделать это можно, в первую очередь, решив транспортные проблемы. Задача грандиозная, но выполнить ее необходимо. Ведь, как считает государственный советник республики Саха (Якутия) Вячеслав Штыров, если не заняться этим, процесс дезинтеграции страны в экономическом и культурном плане будет только ускоряться.

Между макрорегионами страны нет связанности

– Для нашей страны, с ее бескрайними пространствами и самым суровым климатом на планете, особое значение имеет степень развитости, надежности и эффективности инфраструктуры.

Прежде всего, магистральной. Это касается и железнодорожного, морского, внутреннего водного, воздушного, трубопроводного, автомобильного транспорта, и линий электропередач, и систем связи.

Именно магистрали обеспечивают оборонное, экономическое, социальное, ментальное единство страны, а в конечном итоге – и целостность государства. Они же служат и опорным каркасом для развития систем региональной и местной инфраструктуры. Ведь немного, скажем, проку от дороги из точки А в точку Б, когда нет выхода на общую дорожную сеть.

Задача обеспечить единство и связанность всех, даже самых отдаленных уголков страны, через завершение создания магистральной общенациональной инфраструктуры, приобретает особую актуальность в нынешних, далеко не простых для нашей страны геополитических обстоятельствах.

Прежде всего, это касается Арктической зоны Российской Федерации и Дальнего Востока.

Сейчас в мире нарастает новый виток международной напряженности, уже давно начавшаяся холодная война перешла на Украине в горячую стадию. За этими событиями мы как-то опускаем происходящее в Арктике. А ведь там геополитическая обстановка непростая. Особенно в связи с ожидаемым вступлением в НАТО Швеции и Финляндии.

Для России в военном отношении Арктика является передовым рубежом обороны. Ведь известно, что направление через Северный полюс – это наиболее вероятное направление ракетно-ядерного удара со стороны наиболее

вероятного противника. Потепление климата дает новые возможности и для эффективного использования обычных вооружений морского базирования.

Значит, в Арктике надо восстанавливать ту оборонительную инфраструктуру, которая там была создана в советское время. Это одна сторона дела.

Второе – в связи с глобальным потеплением в Арктике появились новые возможности для того, чтобы более полно использовать ее природные ресурсы. Это и нефть, и газ, и твердые полезные ископаемые, и биологические ресурсы северных морей. А все виды природных ресурсов становятся с течением времени все более и более дефицитными. Глобальное потепление дает и новые возможности для использования Северного морского пути как важнейшей транспортной магистрали, связывающей Европу, Азию и Северную Америку, и диверсификации направлений наших поставок энергоресурсов на мировой рынок.

Новые ресурсные и логистические возможности пробудили интерес к Арктике у многих стран. Даже, казалось бы, географически очень далеких от нее. Тут тебе и Европейский союз, и Польша, и Китай, и даже Сингапур проявляют активный интерес к Арктике и начинают там работать.

А кроме того, само собой разумеется, что арктические государства считают Арктику своей вотчиной. Это помимо России – США, Канада, Норвегия, Дания.

На почве новых возможностей использования арктического потенциала возникли претензии к Российской Федерации. Они выражаются в непризнании российских полярных владений, требованиях интернационализации Северного морского пути, претензиях на принадлежащие России шельфы арктических морей. Конечно, для того чтобы защитить интересы России, необходимо и усиливать нашу оборону, и вести дипломатическую работу, и разворачивать научные исследования по обоснованию арктических владений и границ Российской Федерации. Но самое главное, мы должны обеспечить экономическое присутствие нашего государства в Арктике. Работать там постоянно, а не периодически. Иными словами мы должны развивать нашу арктическую экономику.

Хорошо известно, что в последнее десятилетие центром мировой экономической жизни становится Азиатско-Тихоокеанский регион.

Конечно, развитие стран АТР идет не без проблем и неравномерно как во временном, так и в страновом аспекте. Но в целом и Китайская Народная Республика, и так называемые «азиатские тигры», и некоторые другие государства Юго-Восточной Азии выходят на передовые позиции не только с

точки зрения объемов промышленного производства, но и в научно-техническом и технологическом плане.

Нам нельзя не замечать, что важным следствием их быстрого развития является усиление экономического давления на сопредельные государства. В том числе на Российскую Федерацию, и, прежде всего, на наш Дальний Восток.

Оно выражается и в широком потоке товаров и услуг на наш внутренний рынок, на который, кроме сырья, нам нечем пока ответить. И во все большем использовании иностранных подрядчиков и рабочей силы при реализации более или менее значимых российских и дальневосточных проектов.

Рано или поздно экономическое давление перейдет в демографическое. Особенно, если не остановить все не прекращающийся отток населения с российского Дальнего Востока.

Тем более, что, по мнению целого ряда специалистов, велика вероятность массового переселения людей из южных районов Юго-Восточной Азии на север из-за неприемлемого для них изменения климата в ходе глобального потепления.

Учитывая все эти обстоятельства, в последние годы руководством России приняты меры для развития Дальнего Востока и Арктической зоны Российской Федерации.

Разработаны основы государственной политики в этих макрорегионах, стратегии и государственные программы их социально-экономического развития. Начата практическая работа по реализации положений этих документов, которая уже дает некоторые, хотя пока еще малые, результаты.

Все это важно и нужно.

Но заметьте, эти меры пока обходят стороной вопрос о том, что в стратегическом плане необходимо усилить связанность далеких окраин России – Дальнего Востока и Арктической зоны – с остальной страной.

А это стратегическая задача. Задача особой важности. Без нее бесполезны и даже бессмысленны любые другие меры по развитию Дальнего Востока и Арктической зоны. Ведь тогда потенциальная угроза территориальной целостности страны, сколь бы маловероятно она не оценивалась, не снимается.

Как обеспечить связанность страны?

– Ее материальной основой является общенациональная магистральная инфраструктура энергетики, связи и транспорта. Причем, первоочередное, ключевое значение имеют железнодорожные магистрали. Ведь железные дороги являются универсальным средством массовой перевозки людей и грузов.

Новейшие технические и технологические решения делают их более конкурентоспособными по многим параметрам, в сравнении с другими видами транспорта.

К сожалению, в нашей стране до сих пор не создан даже опорный каркас магистральных железных дорог, хотя работа в этом направлении ведется уже почти два столетия.

Более менее регулярная сетка широтных и меридиональных железных дорог создана только в европейской части страны. Огромное же пространство за Уралом связывает одна-единственная нитка Транссибирской магистрали (Транссиб).

Понимание угроз обороноспособности и экономике государства обусловило начало реализации в советское время целого ряда имеющих стратегическое значение железнодорожных проектов на Востоке страны. Конечно, наиболее известным из них является строительство Байкало-Амурской магистрали (БАМ).

Но были начаты и другие проекты. Например, как западное продолжение БАМа планировалось сооружение Северо-Сибирской магистрали (Севсиб). И существующие отрезки меридиональных железных дорог Томск – Белый Яр, Ачинск – Лесосибирск, Нижняя Пойма – Богучаны – это ничто иное, как подходы к будущей стройке и связи ее с Транссибом.

Огромную роль для обеспечения страны топливом в годы Великой Отечественной войны сыграла построенная в советское время Северная железная дорога (Коноша – Лабытнанги). Началось строительство ее продолжения до Норильска. Планировалось дорогу двигать и дальше на Восток.

Свидетельством этому служит удивительный документ – отчет специальной экспедиции, которая в конце 1940-х годов занималась обоснованием сооружения Амуро-Якутской железной дороги от Тынды до Якутска (АЯМ) и ее продолжения до Хандыги с перспективой на Магадан. При расчете ожидаемых грузопотоков по будущей дороге проектировщики учитывали и направление на Запад от Якутска. Они нисколько не сомневались, что к концу строительства АЯМа в Якутск придет железная дорога из Игарки, будет железнодорожный мост через реку Лена.

Такие были грандиозные, но по тем временам вполне реальные планы. По сути дела, речь шла о создании сети железнодорожных магистралей на Востоке нашей страны, состоящей из трех широтных дорог (Транссиб – Севсиб с БАМом – Трансарктика) и связей между ними.

Эта суперзадача не должна сниматься с повестки дня и сейчас. Наоборот, как уже говорилось, она становится все актуальнее.

Какие проекты должны быть первоочередными

– Динамика развития геополитических событий, связанные с этим усилия по укреплению обороноспособности наших северных рубежей, планы по развитию Арктической зоны Российской Федерации, настоятельно выдвигает в повестку дня вопрос о необходимости создания сквозной от Мурманска до Анадыря Трансарктической железнодорожной магистрали.

На первый взгляд, на сегодняшний день такой проект кажется нереальным. Но более детальное рассмотрение показывает его осуществимость в ближайшие 10-15 лет. В самом деле, уже существует связь Мурманска с Северной железной дорогой (Мурманск – Беломорск – Обозерская – Коноша).

Реконструкция с увеличением провозных возможностей Северной железной дороги от Коноши до Лабытнанги предусмотрена инвестиционными программами ОАО «Российские железные дороги». Строительство нового участка Лабытнанги – Коротчаево начинается в рамках одобренного специальной межведомственной рабочей группой правительства России проекта «Северный широтный ход».

Его финансирование будет осуществляться совместно с правительством Ямало-Ненецкого автономного округа, ОАО «Российские железные дороги», ПАО «Газпром» с использованием механизмов государственно-частного партнерства в форме концессии. По такой же схеме с участием заинтересованных компаний нефтегазового сектора, горнодобывающей промышленности, энергетики вполне реально построить и следующий участок от Игарки и Дудники. Это уже половина пути. А дальше – на Восток, к минералогическим провинциям месторождений платины, меди, никеля и кобальта Восточного Таймыра, алмазов, редкоземельных элементов Северо-Западной Якутии, цветных и благородных металлов Севера-Востока Якутии, Магадана и Чукотки.

Сейчас очень активно ведутся работы по расширению пропускных возможностей БАМа, расшивки узких мест на Транссибе. Это абсолютно первоочередная задача.

Но надо рассматривать эти магистрали не каждую по отдельности, а в связке. Тогда можно специализировать их на разных грузах. Как говорят специалисты, БАМ должен взять на себя генеральные грузы, а Транссиб – преимущественно национальные и международные контейнерные и пассажирские перевозки. Но в этом случае крайне важна их взаимодополняемость и взаимозаменяемость.

В этой связи БАМ и Транссиб требуется связать меридиональными линиями. Некоторые из них уже существуют: Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре; Известковая – Ургал; БАМ – Тында. На первоочередной повестке

должно быть строительство новых: Сергеевка – Селихино; Шимановск – Гарь – Февральск; Тыгда – Зея – Улак; Могзон – Озерная – Новый Угоян. Это в Приморье, Хабаровском крае, Амурской области, Бурятии.

Особо выделил бы линию Сергеевка (Приморский край) – Селихино (Хабаровский край). Она обеспечит связь конечного пункта Транссиба – Владивостока – с БАМом, а через линии-отводы (Новочугуевка – Ольга – Рудная Пристань; Сергеевка – Преображение – Валентин; Супкай – Самарга и другие) позволит раскрыть потенциал удобных для портовой деятельности заливов и побережья Японского моря. Тогда и будет создан настоящий морской фасад России на Тихом океане.

Несмотря на непрекращающиеся споры, на мой взгляд, не должно быть никаких сомнений относительно необходимости моста на Сахалин. Его надо строить. Это будет восточное завершение БАМа. А на западе БАМ необходимо продолжить сооружением Севсиба. Его общая трассировка понятна: от станции «Лена» на БАМе через Усть-Илим, Богучаны, Лесосибирск, Белый Яр, Колпашево, Нижневартовск, Сургут, Ханты-Мансийск до Ивделя и Красновишерска на Урале. Очень важно, чтобы Севсиб на Запад от Урала получил выходы к действующим и проектируемым портам на Европейском Севере России в Индиге, Новоархангельске, Мурманске. Это реально с реализацией строительства железнодорожных линий «БЕЛКОМУР» (Соликамск – Сыктывкар – Архангельск), «БАРЕНЦКОМУР» (Ивдель – Сосногорск – Индига).

Вместе с тем, и Севсиб при полном их завершении образует, в дополнение к Транссибу, вторую сквозную железнодорожную магистраль, связывающую всю страну от северо-западных до восточных страниц.

Особо важным является необходимость решения давным-давно поставленного вопроса о строительстве железной дороги до Магадана. В разные годы предлагалось несколько вариантов ее трассировки. Сейчас возможно рассматривать субширотный маршрут Усть-Илим – Непа – Ленск – Якутск – Магадан. Его перспективность обусловлена необходимостью надежного транспортного обеспечения быстро развивающихся последние годы на севере Иркутской области и Западе Якутии промышленных комплексов новой Восточно-сибирской нефтегазовой провинции. Дополнительную весомость этому проекту дает и потенциал Яно-Колымской металлогенической провинции на стыке Республики Саха и Магаданской области. Проект может быть реализован в два этапа. На первом этапе: строительство совмещенного автомобильно-железнодорожного моста через реку Лена в районе Якутска и строительство железной дороги Нижний Бестях – Магадан. А на втором: строительство железнодорожной ветки на запад, на Иркутск.

В чем заключается экономическая эффективность железных дорог?

– Конечно, практическое воплощение таких масштабных проектов займет немало времени и потребует огромных средств. Понятно, что не может не возникнуть вопрос об их экономической эффективности.

В сегодняшней управленческой практике, сложившейся в нашей стране, почти безраздельно господствует подход, при котором транспорт рассматривается просто как условие производства.

Он выражается в том, что решения о строительстве той или иной железнодорожной линии принимаются сугубо в контексте ее необходимости для того или иного промышленного объекта. Нет такого объекта, значит, нет в ней необходимости.

Но такой подход верен только в отношении подводящих транспортных путей, а к магистральным он должен быть совершенно иным. В этом случае, как говорят философы, причина диалектически меняется местами со следствием: магистрали сами становятся производительной силой, а не просто условием производства.

Они вызывают к жизни в ранее мало освоенных регионах новые виды деятельности и предприятия. К примеру, невозможно было бы создание нового Эльгинского угольного комплекса в Южной Якутии, если бы не существовало Байкало-Амурской магистрали. То же можно сказать и о проекте мирового масштаба по освоению газовых ресурсов Ямала, фундаментальной опорой которого является действующая Северная железная дорога.

С другой стороны, и строительство, и эксплуатация железных дорог дают мощные стимулы развитию производств и технологий в сопряженных отраслях. Прежде всего, для промышленности и строительных материалов, черной и цветной металлургии. Задача их оптимальной загрузки стоит уже сейчас. Вспомним хотя бы бесконечные торговые войны, недобросовестную конкуренцию и дискриминацию отечественной продукции на рынках стали и метизов. Или ситуация с российской алюминиевой промышленностью. В будущем такие проблемы будут только нарастать. Особенно, в связи с введением всевозможных «зеленых» оценок под предлогом борьбы с парниковыми газами. Вот почему сейчас нужен рост спроса на российском внутреннем рынке для наших базовых отраслей. Железные дороги и обеспечивают этот рост.

Надо также иметь в виду, что современный транспорт является емким потребителем продукции и услуг в высокотехнологичных отраслях и стимулирует ускоренное развитие производств материалов с заранее заданными свойствами на основе нанотехнологий и новых источников энергии,

высокой химии, машиностроения, систем связи, информационных технологий, робототехники.

Таким образом, экономическую эффективность железнодорожных магистралей надо искать не в самих по себе показателях рентабельности перевозок, а в гораздо более широком контексте развития всего народного хозяйства страны.

Примером тому может служить Транссиб. Когда император Александр III принимал решение о начале его строительства, тоже звучал целый хор голосов, что это «дорога в никуда, которая никогда не окупится». Однако Транссиб окупился многократно и очень быстро. Сегодня мы хорошо понимаем, что без этой магистрали не существовало бы мощнейшей сибирской индустрии, которая является одной из фундаментальных опор всей российской экономики. Но есть и еще один, может, не очень широко известный, яркий факт. Благодаря Транссибу и грамотной политике железнодорожных тарифов в царской России продукция сибирского животноводства вышла на европейский рынок с таким успехом, что разорила многих датских и немецких производителей.

Железные дороги и национальная безопасность

– Переход от отраслевой к интегральной народнохозяйственной оценке эффективности проектов магистральной инфраструктуры принципиально важен. Конечно, должны быть разработаны соответствующие методики. Такой подход должен стать нормой. Однако есть проекты, которые мы обязаны реализовать директивно, вне всякой привязки к любым экономическим критериям. Для них технико-экономические расчеты нужны исключительно для определения стоимости строительства и путей его удешевления. Это те проекты, которые обеспечивают национальную безопасность страны.

Еще более ста лет назад один из основоположников науки геополитика английский географ Хэлфорд Маккиндер указывал, что любое государственное образование, занимающее север Евразии, так называемый Хартленд, или значительную часть его, как сейчас Россия, принципиально не может обеспечить свою безопасность без широтных магистралей, связывающих его глубинные районы с побережьем морей. Он нисколько не сомневался, что несколько таких линий пройдут через Сибирь и Дальний Восток. Сегодня мы можем сказать, к сожалению, он ошибся. Но это не означает, что проблемы не существует. Наоборот, именно сейчас она встает в полный рост. Не может быть в безопасности страна, наскоро сшитая на одну нитку Транссиба.

Дополняя и развивая выкладки геополитиков, теоретики военно-морского искусства от американца Альфреда Мэхэна до выдающего советского флотоводца Сергея Горшкова показали неразрывную связь не только морского могущества государства, но и возможности самой его защиты от угроз с моря, с

полосой сухопутного обеспечения флота. Ширина этой полосы зависит от ее возможностей обеспечить флот необходимыми ресурсами и транспортными связями с другими регионами страны.

От этих теоретических выкладок перейдем к реальности. Давайте представим себе на минуту, что в условиях острого осложнения международной обстановки будут заблокированы Мурманск и Петропавловск-Камчатский. Страна в одночасье лишится возможности применения значительной части своих стратегических сил. Вот почему настоятельно необходимо создание дублирующих баз военно-морского флота в Арктике и на Тихом океане, связанных надежными сухопутными магистралями со всей страной. Они могут быть в Индиге, Дудинке, Магадане.

В современных условиях безопасность страны не может обеспечиваться только военной мощью. Не менее важна и промышленно-технологическая составляющая. Новейшее время дает тому наглядные уроки. Вот недавно Южная Корея отказалась выполнять уже заключенные с российскими компаниями контракты на строительство крупнотоннажных кораблей-газовозов. И это не единичный случай. Значит, необходимо форсировать воссоздание собственной судостроительной промышленности, которая когда-то имела достойный уровень. Речь идет о создании нескольких новых предприятий, прежде всего, на Дальнем Востоке. К примеру, в уже далеких 1950-х годах в Советской Гавани начиналось сооружение судовой верфи для строительства авианосцев. Вот подобных масштабов должны быть новые проекты двойного назначения. Понятно, что все это должно опираться на надежную инфраструктуру, обеспечивающую их связь с традиционными центрами машиностроения, приборостроения, черной и цветной металлургии всей России.

Исходя из задач национальной безопасности можно выделить главные, безотлагательные и безальтернативные проекты из числа указанных выше. Это линии Нижний Бестях – Магадан; Сергеевка – Селихино с отводами в порты и бухты побережья Японского моря; Сосноборск – Индига; Коротчаево – Дудинка.

Строительство этих линий надо начинать незамедлительно.

Железнодорожное строительство: время и деньги

– Естественно, не может не возникать вопрос – а уместны ли такие гигантские проекты в условиях сложной экономической ситуации в стране, связанной с обострением известных внешнеполитических обстоятельств? Ответ может быть только один: именно сейчас и нужны такие проекты. Ведь для продукции многих наших предприятий металлургии, цветной, цементной, химической промышленности, машиностроения, электроэнергетики,

стройиндустрии закрыты внешние рынки. Новые инфраструктурные проекты как раз и обеспечат им резкое расширение внутреннего рынка. Это, если хотите, важнейшая антикризисная мера.

Нет нужды говорить об источниках финансирования больших строек. Работами многих экономистов показаны большие резервы домонетизации экономики, прекращения вывоза капитала из страны, более эффективном использовании всевозможных фондов, организации государственно-частного партнерства. Указаны и способы контроля за целевым расходованием средств. В конце концов, достаточно поднять старые инструкции Промстройбанка СССР, чтобы понять, как довести даже не рубль, а копейку, до самого удалённого строящегося объекта где-нибудь на мысе Дежнева.

А если говорить о более общих вопросах, то пора уже отойти от полностью скомпрометировавших себя экономических догм ультралибералистов, которые владеют умами наших правительственных экономистов. Не нравится советский опыт, надо перелопатить чужой – послевоенный немецкий, южнокорейский, японский, турецкий. В нем можно найти многое, что надо взять на вооружение. Если кому-то хочется соблюсти чистоту жанра в смысле догм и теорий, то ведь буржуазная экономическая мысль не сводится к одному Милтону Фридману и его апологетам. Есть и Фридрих Лист, Джон Кейнс и другие западные корифеи. А на практике надо учиться у всеядных американцев. Для всего мира они ультралибералы, а для себя – сейчас, в разгар кризиса, потихоньку проводят антилиберальный курс. Например, на развитие своей инфраструктуры они выделили самые значимые государственные средства в своей истории. Именно сейчас, находясь в долгах как в шелках, увязнув в инфляции и бюджетном дефиците. Ну, и где здесь чистота либеральных постулатов?

Все возможно. Нужна только политическая и человеческая воля.

Источник: nakanine.ru, 07.06.2022

России есть чем ответить на транспортную блокаду со стороны Европы

Санкционная война закрыла для России привычные логистические коридоры и заставляет Москву коренным образом пересматривать экспортно-импортные маршруты. Речь идёт об объёме в 12–13 млн тонн груза в годовом исчислении. Сейчас России необходимо оперативно решать проблемы с логистическим оборудованием и инфраструктурой, то есть заниматься производством контейнеров, прокладывать новые дороги, возводить

логистические центры, развивать порты. На этом заработают те мировые игроки, которые быстро предложат России наиболее выгодные решения.

Двенадцатифутовый контейнер грузится на «Панамакс» в Шанхае, идёт по Индийскому океану, Персидскому заливу, Суэцкому каналу, Средиземному морю, проходит через Гибралтар в Атлантику, поворачивает на север и разгружается где-нибудь в Антверпене, Амстердаме, Гамбурге. Уже там, в Европе, грузовая фура берёт этот контейнер на борт и везёт на грузовой двор под Екатеринбург, Москвой и даже Новосибирском.

До последних месяцев это был годами отлаженный логистический канал. В прошлом году, например, с Запада в Россию шло более 80 процентов товарной массы, тогда как 60–65 процентов приходивших в Россию товаров производилось в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР). В логистическом бизнесе путь из Китая в Сибирь через Западную Европу считался дешёвым и надёжным. Теперь его нет.

Курс на прямой путь

Сейчас России необходимо осваивать прямой торговый маршрут, из-за чего ключевыми становятся железнодорожные перевозки. В ближайшее время ожидается значительное увеличение пропускной способности российского Восточного транспортного полигона.

Это позволит нашей стране везти больше товаров из Китая по Транссибу и Байкало-Амурской магистрали. Москва также будет зарабатывать на транзите китайских грузов в Европу, а Пекин сможет использовать российские железнодорожные мощности для транзита в Европу в качестве резервной альтернативы своему проекту «Один пояс и один путь».

С этой стороны Китаю выгодно участвовать в решении российских транспортных задач. Например, став перевалочным пунктом для импортируемых в Россию товаров из других стран АТР, КНР сможет получить доходы, которых лишились европейские порты и логистические центры.

Сейчас 80 процентов грузовой массы, идущей в Китай по Транссибу, составляет российский уголь. Однако в обратном направлении отправляются контейнеры с абсолютно разными товарами. В частности, они разгружаются в Шанхае, после чего уже перегружаются на железную дорогу. Причём в номенклатуре значатся, кроме всего прочего, бананы из Эквадора или апельсины из Марокко.

Инфраструктура потребует развития

Для обеспечения быстрой транспортировки грузов России необходимо в кратчайшие сроки завершить несколько крупных инфраструктурных проектов, в том числе построить вторую нитку Северомуйского тоннеля на БАМе. Это позволит увеличить пропускные возможности линии с нынешних 16 до 100 млн

тонн в год. Важно закончить и прокладку Нового Кузнецовского тоннеля на маршруте Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань.

Увеличение потока грузов потребует строительства крупных логистических центров. В цепочке поставок они занимают очень важное место. Например, морские порты не могут быть местом распределения грузов, так как это может парализовать их работу. Сейчас все центры сосредоточены на западе России, поэтому груз, который был доставлен в порт на Дальнем Востоке (например, в Находку), всё равно перераспределяется под Москвой. Это значительно увеличивает его конечную стоимость. Поэтому отодвинуть распространение товаров на восток России – одна из первостепенных задач.

Товары помогут развитию морских путей

Что касается европейской территории России, то там тоже есть возможности для развития. В этой части страны находится единственный вход на российскую таможенную территорию, который никак не затрагивается санкциями. Речь идёт о портах Каспийского моря. Это перспективное направление, так как оно позволяет не только получать товары из Ирана и стран Центральной Азии, но и выходить на логистические потоки всей Азии вплоть до Индии.

Развитие портов Каспийского моря до последнего времени велось довольно медленно. Например, в порту Оля (Астраханская область) реконструкцию, углубительные и другие капитальные работы планировалось провести только к 2028 году. Однако не исключено, что сейчас этот процесс будет форсирован.

Ещё одно выгодное направление для Москвы и партнёров – Северный морской путь. Его развитие сократит для азиатских транспортных компаний время хода до Европы и тем самым уменьшит расходы. Это особенно актуально в последнее время, учитывая огромный рост стоимости транспортировки. Например, в 2018–2019 годах доставить контейнер от берегов Китая до США стоило 3 тыс. долларов, а сейчас – уже 18 тыс. долларов, то есть произошёл рост в шесть раз.

В настоящее время судоходство по Северному морскому пути проходит по категории *adventures*, но России нужно будет сделать всё возможное, чтобы перевести его в категорию *business as usual*. Дело не только в ледокольных проводках и метеорологическом сопровождении, но и в строительстве вдоль всего пути железнодорожных линий, проходящих через систему портов на арктическом побережье. Речь идёт о так называемом «Северном широтном ходе», который пройдёт по параллели и соединит Северную железную дорогу со Свердловской.

Завершение этого проекта даст железнодорожную поддержку Севморпути и позволит сделать его активной транспортной артерией. Начальная точка этого сухопутного коридора – мост через Обь между Салехардом и Лабытнанги, строительство которого обсуждается с 1970-х годов.

Он находится у станции Обской, от которой до населённого пункта Бованенко идёт самая северная в мире железная дорога, построенная ещё 25 лет назад. Сейчас её необходимо дотянуть до северо-восточной оконечности Ямала – порта Сабетта. Это важное для экономики России место, где находится крупнейший в стране центр по производству и перевалке сжиженного природного газа.

Закреть контейнерный вопрос

Транспортный бойкот со стороны стран Запада даёт России импульс для развития промышленности, причём в совершенно неожиданной области. Речь идёт о контейнерах. Сейчас в стране наблюдается острый дефицит стандартной тары для перевозки товаров. Это связано с тем, что крупнейшие логистические компании, такие как датская Maersk или швейцарская NSC, а также французские и итальянские организации, которые в совокупности занимают почти половину этого рынка, отказались обслуживать российские поставки и начали забирать свои контейнеры из страны.

Пока Москва была вовлечена во всемирные логистические цепочки, вопрос контейнеров мало кого беспокоил. В нормальных условиях стандартные металлические короба являются оборотной тарой. В России они не производились, поскольку для металлургов это было невыгодно. Сейчас ситуация изменилась коренным образом: возник острый дефицит, который необходимо будет замещать. Отчасти это можно сделать своими силами, отчасти – с помощью Китая, который является крупнейшим производителем контейнеров в мире.

КНР создала эти мощности в период пандемии коронавируса. Тогда значительное количество контейнеров, которые отправлялись в США, застревало там. Перевозить пустые контейнеры через океан было попросту нерентабельно. Китай вышел из этой ситуации, начав собственное производство.

Россия сможет либо последовать примеру китайских партнёров и нарастить производство контейнеров на своей территории, либо купить их у Китая. Дело в том, что из-за углубления санкционного противостояния российским компаниям не получится использовать для поставок в Россию тару, принадлежащую китайским предприятиям, из-за вторичных санкций.

Российский флот требует расширения

Ещё одна потенциальная точка роста – российский торговый флот, мощности которого придётся нарастить. Параллельно необходимо будет более тесно сотрудничать с азиатскими транспортными компаниями.

Причём Россия вряд ли сможет рассчитывать именно на китайских перевозчиков, поскольку за ними пристально следят американские контролирующие структуры. Однако в мире есть страны, готовые к взаимовыгодному сотрудничеству с Москвой. Например, шанс получить прибыль есть у вьетнамского логистического бизнеса, который мог бы обеспечить перевозку кофе из Бразилии и Колумбии. Эти страны готовы отгружать зёрна в Россию, но европейские компании отказываются их везти. Также сейчас перед Москвой стоит задача обеспечить поставку своих минеральных удобрений для Аргентины, Парагвая,

Ряд стран сможет заработать на предоставлении России альтернативных схем судовладения. Речь идёт не только о привычных всем Либерии или Панаме. Российские суда будут также переводиться в юрисдикции Казахстана, Вьетнама, Камбоджи и даже Монголии, у которой также есть удобный международный судоходный регистр.

Логистический кризис – это время возможностей. Россия будет развивать инфраструктуру, чтобы заменить трансевропейские транспортные коридоры трансконтинентальными. В случае успеха этот дорогой и сложный процесс позволит нашей стране открыть новые логистические решения. Это ключевой фактор успеха на международной арене. Нужно помнить, что в современном мире уменьшение одних потоков, как правило, компенсируется увеличением других. И у России в этом плане есть огромный потенциал, пока ещё не реализованный.

Источник: octagon.media, 31.05.2022

Ученые предложили вернуть генплан в экономику высоких широт

Сегодня активно обсуждается возможность введения в России мобилизационной экономики. Вместе с тем мобилизационные проекты развития в первую очередь могут быть востребованы в регионах Арктической зоны России: это вызвано очаговым характером освоения высоких широт, высокой ресурсоемкостью, зависимостью от поставок топлива и товаров первой необходимости.

На круглом столе «Новые подходы в обеспечении устойчивого регионального развития», который прошел в Архангельске, ведущие

экономисты Поморья заявили о необходимости введения в Арктике элементов мобилизационной экономики, возвращения северных регионов к госплану, а также об усилении в АЗРФ государственного регулирования рынка. Для этого, по мнению главы архангельского отделения Вольного экономического общества, доктора экономических наук Альберта Сметанина, потребуются корректировка планов стратегического развития арктических территорий и «привязка» их к новым условиям.

– Необходимо определить прорывные направления экономики в масштабной перспективе. В этом случае инвестиционный кредит не будет увеличивать инфляцию, – сказал Альберт Сметанин. Отметив также, что региональные стратегии должны быть живыми документами, которые корректируются с учетом скорости изменений в экономике. При этом в них должны соседствовать и преемственность, и развитие – нельзя бросать незаконченные проекты и начинать новые.

Как пример – в стратегии пространственного развития РФ до 2025 года зафиксировано, что в Архангельской области считается перспективной «обработка древесины и производство изделий из дерева, кроме мебели». Вместе с тем документ составлялся несколько лет назад, а сегодня, по мнению экспертов, Поморью необходимо сделать акцент как раз на производстве мебели. Лучшее доказательство, кстати, в том, что именно архангельские мебельщики вошли недавно в список резидентов Арктической зоны России.

– Часто стратегии регионов разрабатывают и корректируют специалисты из столиц, но они должны учитывать местную специфику, – считает профессор Высшей школы экономики Поморья Вера Степанова.

Участники дискуссии уверены: сегодня растет потребность смены парадигмы, смены стратегического подхода. «Судя по всему, придется возвращаться к советскому видению – нам больше не на кого полагаться, кроме как на самих себя и развивать собственные технологии», – говорилось на встрече. Тем временем возвращение госплана предполагает и возврат отраслевых институтов. Как пример – главное управление Севморпути, которое было создано в 30-х годах: в эту структуру входило большинство организаций Севера, вплоть до соцкультбыта оленеводов и медицинских подразделений.

Эксперт Проектного офиса развития Арктики Лев Левит считает, что сегодня необходимо спланировать деятельность государства в высоких широтах в единой системе координат, чтобы исключить разрозненность подходов. Напомним, что главную арктическую повестку России фиксируют основы государственной политики в Арктике, стратегия развития Арктической зоны и ряд других законов. Но необходима гармонизация всех документов.

– К примеру, сколько надо добывать угля в северных регионах? В стратегических документах разные цифры - они не гармонизированы, так как составлялись в разное время, и не приведены к единому знаменателю. То же самое можно сказать и о пространственном планировании. Если в советское время границы между субъектами не играли значительной роли, так как вся страна была единым организмом, то теперь субъекты Федерации конкурируют за инфраструктурные проекты – к примеру, где пройдет Северный широтный ход или будет зарегистрирована та или иная крупная компания, – сказал Лев Левит.

Остаются разногласия и по поводу того, какие территории можно считать Арктикой: указ президента определяет один перечень территорий, закон об Арктическом гектаре – другой, свой перечень есть и в законе о поддержке предпринимательской деятельности в Арктике. В итоге стратегия развития АЗРФ не распространяется на целый ряд муниципалитетов в Архангельской области, Карелии, Республике Коми.

– Все эти разночтения необходимо снять. А также посвятить Арктической зоне РФ отдельный закон, прописав в нем границы. Комплексный закон позволит упорядочить развитие промышленности, убрать правовые коллизии, которые сегодня не позволяют экономике Арктики развиваться системно, – говорилось на встрече.

По мнению экспертов, к наиболее перспективным отраслям АЗРФ относится арктическая газохимия, переработка дикоросов, которая пока не поставлена на промышленный поток. В Поморье на базе судостроительных предприятий Северодвинска есть возможности развивать приборостроение для оснащения гражданского флота – эта отрасль очень востребована при освоении Северного морского пути, тем более что в Архангельской области уже создан судостроительный кластер.

К «нишевому производству» региона относятся и новые виды продукции, которые можно получать при глубокой переработке леса. К примеру, кандидат экономических наук Ирина Сивоброва считает, что на архангельском Севере очень перспективно применение инновационных технологий для производства строительных материалов: в первую очередь в деревянном исполнении.

<...>

Источник: rg.ru, 26.05.2022

Сохранить природу и коренных северян: депутаты Ямала для реализации СШХ хотят изменить федзакон

Ямальские парламентарии предлагают усовершенствовать федеральное законодательство для строительства Северного широтного хода. Они считают, что важно принять решения, которые позволят сбалансировать интересы экономики, сохранить природу Арктики и традиционный образ жизни КМНС.

В Госдуме на парламентских слушаниях сегодня обсуждают правовые аспекты реализации государственной политики в Арктике, стратегию развития Арктической зоны России и обеспечение национальной безопасности до 2035 года.

«Уже сейчас мы понимаем, что реализация этого масштабного во всех смыслах проекта создаст необходимость пересмотра и развития федерального законодательства и подзаконных актов. Здесь надеемся на поддержку коллег Федерального собрания и министерств. Иногда Арктика требует отхода от общего правила и специального правового режима. Уверен, диалог позволит найти оптимальные решения, которые позволят сбалансировать экономическую составляющую, экологические риски, выстроить эффективную социальную инфраструктуру и сохранить одно из важных достояний Ямала – культуру и традиционный образ жизни народов Севера», – отметил первый заместитель председателя Законодательного собрания Ямала Алексей Ситников.

Он подчеркнул, что в автономном округе идет планомерная работа по совершенствованию регионального законодательства в сфере транспорта, экологии, в том числе по обращению с отходами и строительством СШХ.

Добавим, в апреле глава государства на совещании по развитию арктических регионов заявил, что возведение Северного широтного хода должно начаться уже в этом году.

Источник: mk-yamal.ru, 25.05.2022

Владимир Путин снова сказал о важности проекта СШХ

На совещании по развитию транспортного комплекса президент РФ Владимир Путин говорил о развитии железнодорожного сообщения. Был им упомянут и будущий Северный широтный ход.

«Торговые потоки и вся глобальная экономическая активность переключается с запада на более интересные растущие регионы. Это происходит уже не первый год. Важно видеть и понимать эту перспективу,

прокладывать новые маршруты и готовить транспортные проекты с запасом по мощности, открывать новые каналы поставок для российских производителей и экспортеров, покупателей иностранной продукции у нас в стране. Повторю, это касается транспортных проектов во всех регионах нашей страны. Имею в виду развитие восточного полигона железных дорог, Северного широтного хода, морских портов Арктики, Дальнего Востока», – сказал глава государства.

Добавим, в апреле Путин на совещании по развитию арктических регионов заявил, что возведение СШХ должно начаться уже в этом году. Президент обратил внимание правительства и всех компаний, задействованных в проекте, что это его прямое поручение, и призвал отнестись к нему серьезно.

Ранее в СМИ прошла информация о том, что проект Северного широтного хода поставили на паузу из-за сложной экономической ситуации – об этом говорили в марте на заседании у вице-преьера Марата Хуснуллина. Позже глава ЯНАО Дмитрий Артюхов объявил, что от строительства СШХ власти не отказались, проект лишь будет переформатирован. В РЖД тоже заверили, что компания сохраняет свои планы по реализации, и заморозки не ожидается.

Источник: mk-yamal.ru, 24.05.2022

Кабмину поручено до 15 июня расширить меры поддержки инвестпроектов в Арктике

Правительство до 15 июня должно расширить меры поддержки приоритетных инвестиционных проектов в Арктике, при этом определив перечень таких проектов. Список поручений по итогам совещания по вопросу развития Арктической зоны, состоявшегося под руководством президента 13 апреля, опубликован на сайте Кремля.

В частности, в поручении главы государства закреплено начало строительства на Ямале железнодорожной части Северного широтного хода:

«Обеспечить начало в 2022 г. работ по строительству железнодорожного Северного широтного хода на всех участках данного строительства. Доклад – до 1 июля 2022 г., 15 января 2023 г.», – такой есть пункт в списке поручений президента по итогам совещания.

Меры поддержки могут быть обеспечены в том числе за счет средств федерального бюджета и Фонда национального благосостояния, включая механизм «фабрика проектного финансирования» государственной корпорации развития «ВЭБ.РФ».

До 15 июня правительство должно представить предложения по вопросам, касающимся субсидирования процентных ставок по кредитам, привлекаемым для осуществления северного завоза продукции.

Кроме того, к этой же дате необходимо рассмотреть вопросы, касающиеся: возможности компенсации за счет средств федерального бюджета субъектам малого и среднего предпринимательства, участвующим в реализации приоритетных инвестиционных проектов в Арктике, половины процентной ставки по кредитам, полученным ими на обеспечение поставок товаров, выполнения работ, оказания услуг для реализации таких проектов.

До 1 августа необходимо проработать вопрос распространения на организации, не являющиеся резидентами Арктической зоны, льгот, предоставляемых резидентам, в случае реализации такими организациями новых проектов в Арктике.

Также правительство до 1 декабря 2022 года должно предусмотреть в рамках реализации комплексной государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны» мероприятия, направленные на обеспечение граждан, проживающих в Арктике, объектами социальной инфраструктуры, и источники финансирования таких мероприятий.

До 1 марта 2023 года необходимо разработать и внести в Госдуму проект федерального закона о северном завозе, в том числе определяющего единого координатора такого завоза.

В начале мая главная госэкспертиза страны выдала положительное заключение на строительство железнодорожного участка Северного широтного хода, включающего мост через Обь. Он будет двухъярусным: на нижнем уровне – железнодорожный путь, выше – для автомобилей.

Сооружение войдет в десятку самых длинных мостов России и станет вторым по длине за полярным кругом. Сама железнодорожная линия Обская – Салехард – Надым, являющаяся частью СШХ, растянется на 396 километров.

Источник: vesti-yamal.ru, 24.05.2022

Проект Северного широтного хода не ограничится Западной Сибирью – Ритм Азии

Строительство на Западносибирском Севере аналога Транссиба – Северного широтного хода (СШХ) в соответствии с поручением Владимира Путина запланировано возобновить во втором полугодии текущего года.

Эта артерия, по имеющимся оценкам, позволит минимум на четверть увеличить сибирско-дальневосточный валовой продукт, повысить

конкурентоспособность Севморпути за счет железнодорожных связей между его портами в Сибири и на Дальнем Востоке. А также довести до 60-80% уровень импортозамещения по многим видам металлургического, химического и редкоземельного сырья за счет освоения этих ресурсов в обширном регионе, примыкающем к СШХ.

Вдобавок будет гарантирован от срывов графика северный завоз в эти регионы: осуществляемый в основном водным транспортом он лимитирован короткими сроками навигации в большинстве районов Сибири и Дальнего Востока.

Таким образом, данная магистраль и сопряжённые с ней экономические проекты обозначат качественно новый этап российской реиндустриализации.

Тем более что комплексный проект этой артерии предусматривает ее продление к Норильско-Таймырскому горно-металлургическому комплексу (НТГМК) и юго-восточнее – к североенисейской Игарке, порту «река-море». С параллельным освоением нефтегазовых ресурсов на Таймыре. А в дальнейшем Игарку намечено состыковать с НТГМК и – в Красноярском крае – с Восточносибирской железной дорогой.

Причем уже сделан первый шаг по подготовке выхода СШХ на Таймыр: в государственную собственность в ближайшие месяцы будет возвращен Норильско-Таймырский – перспективный, притом действующий участок всей СШХ-магистрали.



Комплексный маршрут СШХ: Лабитнанги – Обская – порт Салехард – Надым – Коротчаево – порт Дудинка – Норильск

Напомним, что в конце 1940-х–начале 1950-х было построено около трети всей протяженности этой магистрали – Заполярного Транссиба. Но в марте 1953-го строительство здесь директивно остановили, остановили тогда же почти все индустриальные и инфраструктурные проекты 1948-53 гг.

Госдепартамент США в феврале 1954 г. сделал следующий прогноз: «...промышленное развитие СССР и развитие транспортных связей между его регионами могут замедлиться ввиду отмены промышленной программы 1950-1955 годов... В стране сделан упор на сельское хозяйство и в основном на освоение обширных целинных земель, что продлится самое меньшее пять-шесть лет. Это тоже может привести к замедлению индустриального развития СССР с усилением сырьевого характера экономики в азиатской части России...»

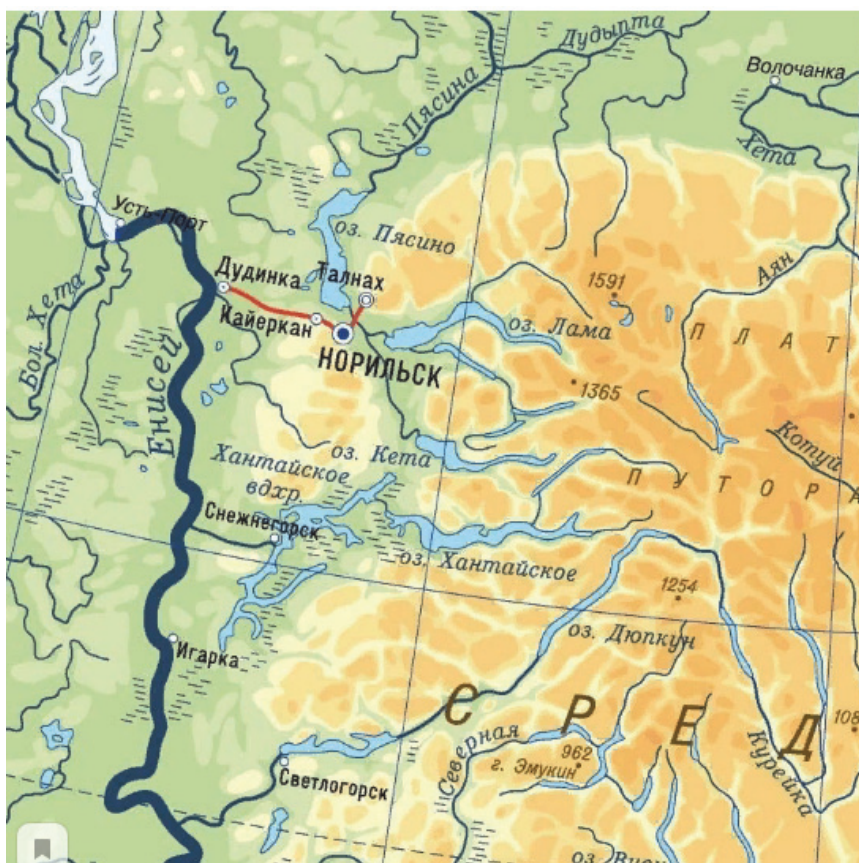
Однако вернемся в день сегодняшний. Ранее построенные участки – это, что называется, базовый каркас данной артерии. Большинство из них нуждаются в реконструкции, и она проводится в последние 5 лет. В то же время с начала 2010-х действует СШХ-ветка на Ямал, обеспечивающая стыковку с Севморпутём на Ямале и с Ямальским комплексом по производству-экспорту сжиженного природного газа.

Планируется, что СШХ – без учёта веток к Норильско-Таймырскому участку и Игарке – будет введен в действие не позже 2027 г. И примерно с четвертого года эксплуатации сможет пропускать в обе стороны ежегодно до 24 млн тонн грузов более чем 10 отраслей. Для освоения таких объемов потребуются построить также смычку (Полуночное–Обская) между Северным Уралом и СШХ.

Что касается инвесторов реанимируемого Заполярного Транссиба, таковыми заявлены Фонд национального благосостояния (ФНБ), ОАО «РЖД», ПАО «Газпром», администрация Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО). Предполагается включение в реестр инвесторов других структур. Инвестиционная стоимость реализации проекта предварительно оценивается в сумму около 300 млрд руб. (в текущих ценах). Он, как и намечалось ранее, будет осуществляться в рамках государственно-частного партнерства.

Точные объемы и график финансирования инвесторами пока не объявлены официально. Это вполне может быть связано с ужесточением Западом антироссийского санкционного режима, который наверняка ещё больше усилится против участвующих в проекте структур, поскольку они инвестируют в буквальном смысле сверхмаксимальные финансовые ресурсы в его реализацию. Между тем ФНБ в декабре 2021 г. одобрил поданную в этот фонд заявку администрации ЯНАО в 50 млрд руб. для сооружения СШХ.

В контексте же реализации всего данного проекта и его трансрегиональной значимости стратегически важно, повторим, то, что в госсобственность возвращается восточный Норильско-Таймырский участок (около 300 км) Заполярного Транссиба, введенный в действие еще в середине 40-х – начале 50-х.



Действующая Норильско-Таймырская железная дорога

Если подробнее, в апреле с.г. Арбитражный суд Красноярского края постановил изъять у «Норникеля» в пользу государства почти всю протяженность магистрали (она была в собственности у «Норникеля» с конца 90-х) ввиду нарушения компанией юридических правил эксплуатации этой дороги.

Заметим, что в примыкающем районе находятся крупные рудники сырья для цветной металлургии; предполагаются здесь же значительные запасы редкоземельных элементов, графита, слюды, сланцев. Это, разумеется, весомая прибавка к ресурсно-сырьевому потенциалу недр тех районов, что примыкают ко всему маршруту СШХ.

«Если государство будет развивать эту дорогу (то есть по ее стыковке с СШХ и с портом Игарка. – Ред.), тогда целесообразна передача ему данной артерии», – считает эксперт консалтинговой компании «Финам Менеджмент» (РФ) Дмитрий Баранов. Ранее, уточняет эксперт, неоднократно говорилось о

присоединении НЖД к Северному широтному ходу, что позволило бы связать «самый Крайний Север» страны с общероссийской железнодорожной сетью. Это тем более важно, по оценке Д. Баранова, так как стыковка линии порт («река-море») Дудинка – Норильск – Талнах с СШХ «стратегически необходима» для комплексного экономического развития приарктических регионов страны и для сухопутного дублирования/сопровождения Севморпути.

Кстати, в России после 1991 г., помимо той же магистрали, в частной собственности оказались, например, железные дороги Якутии, Ямальские железные дороги, несколько узкоколейных веток в российско-китайском приграничье. За последние 15 лет ОАО «РЖД» возвратила их в свою собственность.

Словом, проект СШХ обретает реальные очертания по реализации. Поэтому имеются основания полагать, что едва ли повторится ситуация не только марта 1953 г., но и 1975-80-х гг., когда в союзных Совмине и Госплане не единожды обсуждались возможные сроки возобновления строительства Заполярного Транссиба. Причем к реализации проекта нередко приглашались «братские» страны Восточной Европы. Но они под благовидными предложениями отказывались от этого: зачем им вкладываться в столь дорогостоящий проект, когда тем же странам было гарантировано сырьевое обеспечение по низким ценам от СССР? И в результате побеждали негативные решения.

Сегодня потребности российской экономики требуют коренного изменения ситуации.

Источник: ritmeurasia.org, 20.05.2022

РЖД инвестируют около 1,68 млрд рублей в железнодорожную инфраструктуру в Коми

Около 1,68 млрд рублей инвестирует ОАО «Российские железные дороги» в развитие железной инфраструктуры на территории Республики Коми в 2022 году. Средства направят на техническое перевооружение контейнерного терминала в Сыктывкаре, создание инфраструктуры для Северного широтного хода, сообщила пресс-служба главы региона.

«Начальник Северной железной дороги проинформировал главу региона об итогах деятельности компании на территории Республики Коми и планах на 2022 год. Так, в развитие железнодорожной инфраструктуры планируется инвестировать 1,68 млрд рублей. Средства будут направлены на проекты социального развития, усиление железнодорожной инфраструктуры на Северной и Свердловской железных дорогах для пропуска дополнительного

грузопотока в рамках проекта по созданию Северного железнодорожного широтного хода. Запланировано техническое перевооружение контейнерного терминала на грузовом дворе станции Сыктывкар, обновление инфраструктуры и реализация ряда других проектов», – говорится в сообщении по итогам встречи главы Коми Владимира Уйбы и начальника Северной железной дороги Рашида Сайбаталова.

В рамках инвестиционного проекта Северного широтного хода планируется строительство четырех разъездов – Пурга, Усинский, Береговой, Тундровый, реконструкция четырех станций (Никита, Елецкая, Хорота, Полярный Урал), переустройство шести мостов и трех фильтрующих насыпей на трубы, внедрение автоблокировки на участке Чум – Обская (в границах Республики Коми на участке Чум – Полярный Урал), а также строительство второго пути на перегонах Шор – Пышор – Сейда.

<...>

Источник: tass.ru, 12.05.2022

ХМАО и «Мостострой-11» заключили контракт на строительства моста

Власти Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО) и АО «Мостострой-11» заключили контракт на строительство моста через реку Обь в районе Сургута, сообщил департамент общественных и внешних связей региона.

Подрядчику передается проектная документация, строительная площадка, говорится в сообщении.

Как сообщалось, «Мостострой-11» 22 апреля был признан победителем конкурса на строительство моста, предложив выполнить работы за 60,9 млрд рублей при начальной цене 62,467 млрд рублей.

Мостовой переход и подходы к нему будут четырехполосными. Срок строительства объекта – 42 месяца, завершение работ и ввод в эксплуатацию запланированы на 2026 год. Общая протяженность мостового перехода, с учетом подходов, составит 45,389 км, в том числе длина собственно моста через реку – 1,758 км.

Новый мост станет важной частью перспективных федеральных транспортных коридоров Тюмень – Тобольск – Сургут – Новый Уренгой – Надым – Салехард и Пермь – Ивдель – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск, которые, в свою очередь, являются участками транспортных маршрутов Арктика-Азия и Северный широтный ход. Проект имеет стратегическое значение для обеспечения транспортной доступности

районов по добыче углеводородного сырья с регионами России и другими странами.

Губернатор ХМАО Наталья Комарова ранее говорила, что 40% стоимости проекта будут профинансированы из бюджета округа, 60% – из бюджета РФ.

Согласно информации на сайте «Фонда развития Югры», загруженность существующего моста через Обь возле Сургута выше нормативной в 2,5 раза. Ввод в эксплуатацию второго моста позволит снять транспортные ограничения для экономического развития региона за счет увеличения количества перевозимых грузов.

«Мостострой-11», зарегистрированный в Сургуте, занимается строительством и реконструкцией автодорожных и железнодорожных мостов, путепроводов, а также других объектов транспортной инфраструктуры, занимается строительством объектов промышленно-гражданского и социально-культурного назначения.

Источник: interfax-russia.ru, 05.05.2022

По строительству моста через Обь в районе Салехарда выданы заключения госэкспертизы

Главгосэкспертиза России одобрила проектно-сметную документацию на строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Обская–Салехард со строительством мостового перехода через реку Обь. Это важнейший участок Северного широтного хода в ЯНАО, который поможет переориентировать на Восток основные внутренние и экспортные потоки российских энергоресурсов, говорится в сообщении ведомства.

Главгосэкспертиза выдала положительные заключения на строительство железнодорожного участка, включавшего совмещённый мост через реку Обь в районе Салехарда, и автодорожной эстакадной части моста с подходами. Реализация этих проектов объединит Северную и Свердловскую железные дороги, а также обеспечит автомобильное сообщение между городами Лабытнанги и Салехард. Общая длина железнодорожной составляющей вместе с мостом составит 39 км.

Мостовой переход относится к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования Обская–Салехард–Надым новой железнодорожной линии на участке Обская–Салехард–Надым–Хорей. Кроме левобережных и правобережных железнодорожных подходов и совмещённого моста через реку Обь, в составе линии запроектировано четыре

железнодорожных моста, два путепровода, регуляционные сооружения, объекты железнодорожной инфраструктуры.

Автодорожная часть объекта представлена автодорожными подходами и эстакадными участками моста (левобережными и правобережными). На подходах предусмотрено две полосы движения по 3,75 м. Также в рамках проекта построят пункт управления транспортной безопасности (ПУОТБ), центр управления дорожным движением и другие необходимые инфраструктурные объекты.

Русловую часть моста: опоры и пролетные строения под совмещенный проезд, эстакадную железнодорожную и линейную части железнодорожной линии реализуется ООО «Северный широтный ход». Автодорожную эстакадную часть моста с подходами – Некоммерческая организация «Региональный инновационно-инвестиционный фонд «ЯМАЛ». Генпроектировщик – ООО «ТРАНСПРОЕКТ».

Источник: akt.ru, 29.04.2022

Как будут управлять грузопотоками по Севморпути

В течение ближайшего года в России будет создана единая система координации транспортных потоков по Северному морскому пути. Профильное министерство сохранит за собой регулирующие функции, а диспетчеризация и управление флотом останутся за структурами «Росатома», заявил глава Министерства по развитию дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунов по итогам недавнего совещания в правительстве РФ, посвященного развитию арктических территорий.

Министр назвал Северный морской путь «проектом поколения». По его словам, за последние пять лет объем грузопотоков по СМП вырос почти в пять раз. При существующих темпах роста к 2024 году по самой северной транспортной артерии страны предстоит перевозить 80 миллионов тонн грузов в год. К 2030 году предстоит взять «планку» в 150, а по некоторым сценариям – 200 миллионов тонн. Около 80 процентов грузов составят нефть, газ, высококачественный уголь, грузы северного завоза, а в будущем – дорогие транзитные грузы.

Для этого предстоит решить комплекс задач, в том числе и ключевой вопрос – синхронизацию работы тех предприятий и инвестиционных проектов, которые формируют грузовую базу СМП, и расширить его мощности. Помимо этого, по всей трассе Севморпути должны быть созданы базы транспортного-

логистического обеспечения перевозок в промежуточных портах – Мурманске, Тикси, Певеке и других, более мелких.

ПОРТЫ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОДХОДЫ К НИМ

Источник: Минтранс РФ



– Кроме того, развитие Северного морского пути сложно представить без развития железнодорожных подходов, – подчеркнул исполнительный директор Ассоциации полярников Мурманской области Алексей Фадеев. – Для этого параллельно с СМП должен быть реализован проект «Северный широтный ход». Транспортную систему в Арктической зоне РФ необходимо развивать комплексно, поскольку без этого невозможно обеспечить связанность российских территорий. Население России составляет два процента от всего количества людей, живущих на планете, и при этом Россия является по площади самой большой страной в мире.

Еще одна фундаментальная задача – создание эффективно работающего флота. Технология перевозки сжиженного природного газа в танкерах-газовозах по своей сложности сопоставима с освоением космоса. Аналогичную сложность имеет транспортировка нефти через арктические моря. Строительство таких судов также необходимо координировать с развитием добывающих мощностей и транспортной инфраструктуры СМП. Сейчас предполагается построить 55 транспортных судов высокого ледового класса, в том числе 10 – для перевозок внутри России, которые будут работать в том числе на регулярной контейнерной линии. Также до 2030 года принято решение построить еще шесть ледоколов в дополнение к тем атомоходам проекта 22220, которые уже строятся.

Кроме того, освоение Арктики подразумевает не только разработку шельфовых месторождений, но и залежей сырья на суше. Добытые ресурсы необходимо подвозить к портам, грузить на суда и доставлять потребителям, и для этого также понадобится отдельный каботажный флот. Сегодня каботажные перевозки между арктическими регионами находятся в зачаточном состоянии.

– Только Россия сегодня возит нефть через Северный Ледовитый океан. Такого в мире не может делать никто, даже Норвегия, – добавляет Алексей Фадеев. – При том увеличении грузопотока по СМП, о котором идет речь, мы должны быть готовы к потенциальным чрезвычайным ситуациям.

Как отметили в Минвостокразвития, сегодня в акватории СМП несут дежурство только восемь судов аварийно-спасательного флота, до 2024 года будет построено еще шестнадцать. Всего необходимо 54 судна. Кроме того, уже строятся 13 спасательных вертолетов и крупный центр МЧС в Певеке, аналогичные центры предполагается построить в Сабетте, Диксоне и Тикси.

Другой комплекс вопросов, которые предстоит решать при координации перевозок по Севморпути, – это северный завоз, без которого невозможно развивать арктические инвестиционные проекты. СМП является не только коммерческим маршрутом, но и «дорогой жизни» для почти трех миллионов человек, работающих в арктических портах, на месторождениях, заводах и объектах социальной инфраструктуры. Сегодня централизованного управления северным завозом не существует, этой работой вынуждены заниматься администрации арктических регионов и даже некоторых муниципалитетов по отдельности. Нет сомнений, что местным властям такая работа не под силу, поскольку это задача федерального масштаба. Пока не существует даже четкого определения, что такое северный завоз и к каким регионам он относится, подчеркнул член научного совета при Совете безопасности РФ Михаил Григорьев.

Проводка грузов по арктическим морям должна стать предсказуемой, гарантированной и экономически выгодной для грузоотправителей. Прежде всего, услуги транспортного «моста», которым является Севморпуть, должны быть недорогими для его пользователей. Перекладывать оплату тарифов ледокольной проводки на грузоотправителей означает сделать перевозку невыгодной. Эти тарифы еще предстоит разработать и внедрить.

Прямая речь

Алексей Чекунков, министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики:

– Чтобы повысить эффективность северного завоза, мы провели детальную диагностику логистических схем организации закупок и доставки

товаров. Видим большое пространство для удешевления и увеличения скорости доставки. Готовится проект федерального закона, определяющего статус участника северного завоза. Планировать закупки товаров мы будем через цифровую платформу.

Источник: rg.ru, 26.04.2022

Уральский полпред напомнил, чем Северный широтный ход на Ямале поможет экономике страны

Уральский полпред Владимир Якушев полагает, что если бы Северный широтный ход на Ямале был построен раньше, то свою лепту в снижение санкционного давления на экономику страны уже вносил бы и порт Сабетта. Об этом он заявил на пресс-конференции.

«Если бы, условно, этот проект [СШХ] был реализован раньше, то порт Сабетта, вероятно, смог бы в этот период сыграть роль с точки зрения транспортной инфраструктуры. Потому что ряд портов сейчас в рамках санкций нас отрезали», – объяснил Владимир Якушев свою позицию.

Реализация проекта по строительству Северного широтного хода на Ямале, напомнил уральский полпред, – это первый шаг к тому, чтобы заработала железнодорожная ветка к порту Сабетта. СШХ упростит перевозку грузов с востока на запад и очень важно для работы крупных компаний на Ямале.

«Никто не сомневается, что проект важный и нужный. Президент на совещании по вопросам развития Арктики четко дал понять, что приступить к его непосредственному осуществлению нужно уже в этом году», – подчеркнул Якушев.

Он отметил, что работа над проектом велась давно, он не новый, хорошо проработан, субъект уже давно готов приступить к его реализации.

Напомним, что протяженность СШХ – более 700 км, он свяжет западную и восточную части ЯНАО, а также Северную и Свердловскую железные дороги. Магистраль упростит логистику грузов из Западной Сибири в порты Балтийского моря, разгрузит существующий южный маршрут, выходящий на Транссиб. Продолжением СШХ станет железнодорожная ветка Бованенково – Сабетта. Наземный доступ к порту Сабетта станет круглогодичным.

Источник: fedpress.ru, 26.04.2022

«Мостострой-11» возведет мост через Обь возле Сургута в Югре к марту 2026 года

Победителем конкурса на выполнение работ по строительству второго мостового перехода через реку Обь в районе крупнейшего города Югры – Сургута признано АО «Мостострой-11». Компания возведет объект за 60,9 млрд рублей до марта 2026 года, сообщается 25 апреля на портале госзакупок.

«Информация о процедуре заключения контракта. Заказчик: казенное учреждение Ханты-Мансийского автономного округа – Югры «Управление автомобильных дорог». Исполнитель: АО «Мостострой-11». Цена контракта – 60,9 млрд рублей», – говорится в сообщении.

Согласно документам на портале госзакупок, начальная цена контракта составляла 62,5 млрд рублей. Таким образом, предложенная «Мостостроем-11» цена контракта на 1,6 млрд рублей меньше заявленной изначально.

Ожидается, что работы по возведению моста завершатся до марта 2026 года. Гарантийные обязательства подрядчика – до восьми лет на отдельные элементы мостового перехода.

Существующий мост через Обь в районе Сургута является единственным, обеспечивающим автотранспортное сообщение промышленно развитой Югры с другими территориями Уральского федерального округа и России в целом. Перегруженность моста превышает нормативный показатель в несколько раз.

О мостовом переходе

Необходимость строительства второго мостового перехода через реку Обь в районе Сургута была поддержана правительством страны и президентом России Владимиром Путиным. По данным властей, ввод в эксплуатацию нового моста позволит перераспределить транспортные потоки, разгрузив эксплуатируемый мост через Обь в Сургутском районе, работающий в режиме трехкратной перегрузки, создаст альтернативное направление для круглосуточного пропуска тяжеловесных транспортных средств, обеспечит стабильную автотранспортную связь с другими регионами России.

Новый мост станет важной частью перспективных федеральных транспортных коридоров Тюмень – Тобольск – Сургут – Новый Уренгой – Надым – Салехард и Пермь – Ивдель – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск, которые в свою очередь являются значимыми звеньями направлений Арктика – Азия и Северный широтный ход. Проект имеет общегосударственное, стратегически важное значение для обеспечения транспортной доступности крупнейших в мире районов по добыче углеводородного сырья с регионами России, другими странами.

В конце октября 2021 года Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение на проект второго мостового перехода через реку Обь. На трассе будущего мостового перехода, помимо моста через Обь, разместят семь мостов и путепроводов, две транспортные развязки, водопропускные трубы, четыре многофункциональные площадки отдыха с АЗС, а также линии связи. Расчетная скорость движения на участке автодороги второй категории составляет 120 км/ч, на участках магистральных дорог – 90 км/ч. Общая протяженность объекта составит 45,56 км, в том числе мостовой переход – 1,76 км. Мост и автодорога запроектированы с четырьмя полосами движения.

АО «Мостострой-11» – одна из крупнейших в России диверсифицированных компаний строительной отрасли. Главными направлениями ее деятельности являются: строительство и реконструкция автодорожных, железнодорожных мостов, путепроводов, а также других объектов транспортной инфраструктуры; строительство объектов промышленно-гражданского и социально-культурного назначения, строительство и реконструкция автомобильных дорог, выполнение проектных работ.

Источник: tass.ru, 25.04.2022

Новый мост в Югре свяжет стратегически важные транспортные коридоры страны

В Югре определили подрядчика на строительство стратегически важного для всей страны объекта – нового моста через реку Обь в районе Сургута. Как отметили в департаменте дорожного хозяйства региона, название организации, выигравшей тендер объявят в ближайшее время. Пока известно, что за победу боролись две компании, и с победителем, предложившим самые оптимальные условия и цену строительства, будет заключен контракт уже после майских праздников.

Как отмечают в правительстве региона, все идет по плану, строительство моста начнется уже в этом году. На его возведение уйдет 3,5 года. А это значит, что в 2026 году по нему уже поедут автомобили. Это будет исключительный по своим масштабам и значимости объект. Протяженность мостового перехода с подходами составит 45,56 км, в том числе 1,76 км моста. По проекту, на нем и прилегающей дороге будет четыре полосы движения.

Действующий сегодня мостовой переход через Обь возле Сургута – единственное связующее звено между крупнейшими в мире районами по

добыче углеводородов с регионами России – уже исчерпал резервы пропускной способности. Интенсивность движения по нему в три раза превышает расчетную. Уже сейчас действуют серьезные ограничения по режиму проезда по мосту тяжеловесов. При этом для проведения любых полномасштабных работ по ремонту необходимо вводить ограничение движения.

При этом, как отмечает заместитель губернатора Югры Азат Ислаев, новый сургутский мост позволит перераспределить транспортные потоки, разгрузить эксплуатируемый мост, создать альтернативное направление для круглосуточного пропуска тяжеловесного транспорта и, главное, – обеспечит стабильную связь с другими регионами России и функционирование нефтегазодобывающего комплекса.

В том, что строительство нового моста Югре и России жизненно необходимо, убежден и председатель комитета государственной Думы по энергетике Павел Завальный.

– Мостовой переход будет важной частью перспективных федеральных транспортных коридоров Тюмень – Тобольск – Сургут – Новый Уренгой – Надым – Салехард и Пермь – Ивдель – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск, которые в свою очередь являются значимыми звеньями направлений Арктика – Азия и Северный широтный ход (СШХ). Новый мост будет способствовать одновременно сохранению энергетической и экономической безопасности страны, развитию территории Арктики и Северного морского пути, – подчеркнул Павел Завальный.

Отметим: важности строительства Северного широтного хода и в конечном итоге выходу к северным морям особую значимость придает президент РФ Владимир Путин. В условиях введенных против нашей страны санкций Запада планы реализации стратегических и текущих проектов в российской Арктике приобретают особое значение. Об этом глава государства заявил в ходе недавнего совещания по вопросам развития арктической зоны. При этом он призвал нарастить темпы реализации крупных инвестиционных проектов в этом регионе. Один из самых значимых из них – строительство Северного широтного хода (СШХ). И что очень важно, активная стройка на объектах этой железнодорожной магистрали начнется уже в этом году.

– Мы давно занимаемся Северным широтным ходом. Запуск этого проекта позволит в том числе разгрузить БАМ и Транссиб. И это принципиально важно с учетом переориентации на Восток наших основных экспортных ресурсов, – подчеркнул президент РФ.

Важно, что глава государства поддержал строительство нового моста через Обь как важной составляющей СШХ в рамках своего рабочего визита в

Ханты-Мансийск еще три с половиной года назад. Об этом рассказала журналистам губернатор Югры Наталья Комарова.

– Я задала тогда несколько вопросов президенту, – говорит Наталья Комарова. – Один из них касался необходимости строительства двух мостов через Обь и Северного широтного хода. – Мы нашли понимание, глава страны поддержал необходимость строительства.

Важный объект планируется построить на условиях долевого финансирования в пропорции: 60% – средства федерального бюджета и 40% – из казны региона.

Как говорят в правительстве Югры, деньги округа на реализацию проекта заложены в бюджете. Общая стоимость строительства объекта вместе с мостовым переходом, автоподходами, развязками, АЗС и многофункциональными площадками для отдыха – 62,5 млрд рублей. Как отметила Наталья Комарова, это обоснованная стоимость, подтвержденная всеми уровнями госэкспертизы.

По информации Федерального дорожного агентства, проект включен в проект пятилетнего плана дорожного строительства в РФ на период 2023-2027 годов.

Что немаловажно новый мост послужит и толчком для дальнейшего развития самого региона.

– Округ растет и развивается, жители становятся более мобильными, а бизнес стремится осваивать все уголки Югры. Второй мост через Обь ускорит модернизацию производства, улучшит транспортную доступность для жителей, разгрузит нынешние маршруты и обеспечит людей дополнительной работой – все это обеспечит новый рывок в развитии Югры, – отметил депутат Госдумы от Югры, экс-глава Сургута Вадим Шувалов.

Кроме того, Югра и соседние регионы будут продолжать формировать единую автотранспортную систему Урало-Сибирского региона. Планируется строительство автомобильных дорог Урай – Советский и Куминский – граница Югры со Свердловской областью. Губернатор Югры Наталья Комарова отметила, что планы округа синхронизированы и с планами Среднего Урала по дорожному строительству.

Источник: rg.ru, 24.04.2022

В Югре определяют подрядчика для строительства второго моста через Обь

В 2026 году в районе Сургута должен открыться важнейший инфраструктурный объект – второй мостовой переход через Обь.

Правительство Югры сейчас проводит конкурс по поиску подрядчика: 19 апреля завершился прием заявок, а 22 апреля будут подведены его итоги.

Необходимость во втором мосту появилась в 2013 году, когда стало понятно, что действующий мост имени В.Ф. Солохина перестал справляться с нагрузкой. Прежний объект возвели в 2000 году, с тех пор кратно выросло количество транспорта, проезжающего по нему, увеличились весовые нагрузки на конструкцию. Как следствие – интенсивность движения транспорта превышает проектную в 3 раза, а поскольку нет альтернативного маршрута, при любом ограничении движения на мосту образуются многокилометровые пробки.

Девять лет назад было выполнено обоснование инвестиций строительства нового моста, которым задекларирована эффективность капитальных вложений в объект как для экономики региона, так и страны в целом. А 2018 году губернатор Югры Наталья Комарова направила обращение президенту о необходимости строительства второго моста через Обь в районе Сургута. Глава государства решение поддержал, и началась планомерная работа над проектом, который будет реализован в составе Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Сейчас, в условиях непростой экономической ситуации, правительство Югры продолжает выполнять взятые обязательства, поскольку второй мост через Обь необходим не только для развития транспортной доступности автономного округа, но и Арктических территорий. В бюджете региона заложены необходимые средства на строительство данного объекта на весь период, его стоимость оценивается в 62 млрд рублей. Поскольку мост будет объектом государственного значения, то софинансирование составит 40% из бюджета региона, 60% – из федеральной казны.

Новый мост значительно разгрузит действующий объект и станет частью перспективных федеральных транспортных коридоров «Тюмень – Тобольск – Сургут – Новый Уренгой – Надым – Салехард» и «Пермь – Ивдель – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск», которые в свою очередь являются значимыми звеньями направлений Арктика – Азия и Северный широтный ход.

Кроме этого, мост будет играть стратегически важную роль: он обеспечит транспортную безопасность топливно-энергетического комплекса государства, экономическую безопасность России, поспособствует развитию территории Арктики и прилегающих опорных зон развития (Северного морского пути, морского порта Сабетта).

Югорчанам мост также принесет одну лишь пользу – по нему они смогут круглогодично беспрепятственно выезжать на региональную и федеральную

дорожные сети. Кроме этого, улучшится транспортная доступность для бизнеса и людей, повысится пропускная способность региональной дорожной сети, за счет чего люди будут обеспечены дополнительной работой. Неоспоримым плюсом станет комфорт нового объекта: по проекту там запланированы мостовой переход, внеклассный балочный мост, семь пойменных мостов и путепроводов, две транспортные развязки, четыре многофункциональных площадки отдыха с АЗС. Автодорога и мост будут иметь четыре полосы движения, Прогнозируемая интенсивность транспортных потоков по новому мосту на 20 летнюю перспективу (2044 год) составляет 12490 автомобилей в сутки.

Планируется, что подрядчик построит объект за 42 месяца – к 2026 году. Также по договору он в течение восьми лет будет выполнять гарантийные обязательства на отдельные элементы мостового перехода. Отметим, проектно-изыскательские работы провела компания «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург», которая проектировала Крымский мост (автодорожный и железнодорожный мосты). Проектные решения одобрены научно-техническим советом Росавтодора, получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России».

Источник: ugra.mk.ru, 22.04.2022

Алексей Чекунков: расчет стоимости и график строительства СШХ должны быть готовы летом

Продолжается разработка финансовой схемы строительства Северного широтного хода (СШХ). Проект такого масштаба невозможен без федеральных вложений, заявил министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков в интервью «Интерфаксу». По его словам, идет поиск модели, рассматривается возможность использования средств Фонда национального благосостояния, специальных облигационных займов или концессионных механизмов.

«Большую роль в проекте СШХ играет ЯНАО, губернатор региона Дмитрий Артюхов и его команда являются сильным драйвером проекта. В рамках поручения президента летом этого года должен быть представлен детальный график строительства, стоимость СШХ, варианты интеграции с Северным морским путем», – отметил Чекунков.

По его словам, глава государства поставил задачу «сшить» наземную железнодорожную инфраструктуру с Севморпутем. С учетом переориентации

грузопотоков с запада на восток и большой загрузкой дорог на востоке, дополнительные выходы на север очень важны.

К 2028 году по СШХ заявлено 25 миллионов тонн подтвержденных грузов. Больше половины из них (14 миллионов тонн) – газовый конденсат, остальное – грузы для строительства, освоения проектов вокруг зоны СШХ и другие.

Для Северного морского пути, по словам Чекунова, была принята концепция ледокольной проводки в виде виртуального ледокольного моста.

«Мы не будем использовать типичное представление проводки по арктическому морю в форме каравана, когда ледокол ведет за собой цепочку кораблей из первоначального в конечный пункт. Теперь Севморпуть будет разбит на пять секций, на каждой из которых челночно работает мощный ледокол (или несколько). Ледоколы как диспетчеры передают морские суда из сектора в сектор, фактически сохраняя незамерзающим действующий морской канал», – пояснил министр.

Планируется, что круглогодичная навигация по СМП начнется в 2024 году. В связи с этим необходимо усиливать ледокольную группировку, создавать инфраструктуру, обеспечивать безопасность навигации и решать многие другие задачи.

«Сейчас, в моменте – сложная геополитическая ситуация. Но мы же смотрим в будущее, где реализация инвестиционных проектов способствует улучшению жизни в Арктике. Посмотрите на Сабетту, когда-то это был населенный пункт на севере, где жило несколько человек, сейчас это процветающий арктический поселок, и таких много в ЯНАО. Благодаря Севморпути Арктика получит второе дыхание», – считает министр.

Как сообщал «Север-Пресс», на базе Севморпути будут создавать глобальный транспортный коридор, и президент РФ Владимир Путин поручил начать активное строительство СШХ в этом году.

Источник: sever-press.ru, 21.04.2022

Ученые из ТПУ разработали новое устойчивое к замерзанию дизельное топливо

Ученые из Томского политехнического университета (ТПУ) разработали технологию получения топлива, которое будет устойчиво к замерзанию даже при -70 градусах.

Результаты работы российских специалистов опубликованы в журнале South African Journal of Chemical Engineering. Предложенный учеными метод

основан на переработке прямогонных дизельных фракций на цеолитном катализаторе.

«Важно, что для производства не требуется водородсодержащий газ: благодаря этому технология реализуема не только на крупных НПЗ, но и на малотоннажных установках на отдаленных территориях», – цитирует доцента отделения химической инженерии ТПУ Марию Киргину РИА Новости.

Производство такого топлива возможно прямо на нефтяных месторождениях, объяснили ученые. Это особенно актуально для отдаленных северных территорий, поскольку доставка топлива туда невозможна или стоит очень дорого.

Ранее президент России Владимир Путин сообщил о планах по застройке Северного широтного хода. По словам российского лидера, СШХ выполнит роль по разгрузке Байкало-Амурской магистрали и Транссиба в условиях ориентации поставок на Восток.

Источник: Riafan.ru, 20.04.2022

Кобылкин: «Вектор развития будет идти в сторону Арктической зоны»

В новых геополитических условиях приходится предусматривать все возможные стратегии, в том числе в отношении развития минерально-сырьевой базы, сказал Дмитрий Кобылкин, председатель Комитета Государственной Думы ФС РФ по экологии, в рамках Национального нефтегазового форума.

«Сейчас стремительно меняются рынки и экспортные потоки. И, конечно, всё это приведет к определенным изменениям. Но ничего критичного в этом нет. У нас очень серьезные резервы», – подчеркнул он. По словам Кобылкина, вектор развития в дальнейшем будет идти в сторону Арктической зоны РФ. Это и ранее было приоритетом, а сегодня обрело ещё большую значимость.

Недавно президент России Владимир Путин проводил совещание, где актуализировал важные системные проекты, которые необходимо реализовывать в краткосрочной перспективе. Это развитие Северного морского пути и обеспечение круглогодичной навигации, строительство Северного широтного хода, разработка месторождений в Северном Ледовитом океане.

Путин поручил продлить горизонт планирования Энергетической стратегии РФ до 2050 года и принять её до 15 сентября 2022 года. «Важно то, что при этом «зеленая повестка» будет оставаться в приоритете. Речь идет о благополучии граждан страны и в целом об ответственности в мировом масштабе», – отметил Кобылкин.

Источник: ngv.ru, 19.04.2022

Транспортный мегапроект ЯНАО даст новые возможности экономике

Транспортный мегапроект ЯНАО – Северный широтный ход (СШХ) – даст новые возможности экономике региона, а также обеспечит работой несколько тысяч человек. Как сообщает пресс-служба окружного правительства, реализация проекта изменит логистику внутри округа, а также позволит разгрузить БАМ и Транссиб.

«Для Ямала это историческое событие. Это принципиально новые возможности для экономики, для сферы занятости. Обеспечивать работу новой инфраструктуры будут несколько тысяч работников. Это не просто рабочие места на время стройки, это навсегда. За проектом стоят новые возможности для экономики Ямала, сотни миллиардов нашего ВРП», – приводит слова губернатора ЯНАО Дмитрия Артюхова пресс-служба правительства.

Ранее URA.RU сообщало, что власти ЯНАО рассматривают вариант поэтапного строительства Северного широтного хода (СШХ). Реализовать первый этап планируется к 2028 году. До этого правительство России планировало отложить строительство Северного широтного хода, стоимость которого составляет почти 300 миллиардов рублей. Однако президент России Владимир Путин заявил, что строительство мегапроекта начнется в 2022 году. Финансирование проекта поступит от правительства РФ, властей ЯНАО, «Газпрома» и РЖД. После заявления Путина губернатор Ямала Дмитрий Артюхов сказал, что регион готов приступить к реализации строительства СШХ.

Источник: ura.ru, 19.04.2022

Новый шелковый или зачем России СШХ

Реализация проекта – вопрос решенный

Караванная дорога, проложенная еще во II веке до н. э. и связавшая Азию и Европу, – Великий шелковый путь, легендарный и столь необходимый. Как оказалось, в XXI веке подобная транспортная артерия не менее актуальна, и этой новой торговой магистралью может и должен стать Северный морской путь, неотъемлемой инфраструктурной частью которого является Северный широтный ход.

Достойная альтернатива

13 тысяч морских миль – такова протяженность традиционного морского маршрута через Суэцкий канал, по которому сегодня осуществляется

транспортировка грузов из Европы в Азию и обратно. Путешествие долгое и утомительное, а из-за многочисленных пошлин и сборов еще и дорогое.

Выгодно отличается использование Северного морского пути, длина которого гораздо меньше – всего 5,8 тыс. миль. Учитывая, что большая часть Севморпути проходит в территориальных арктических водах России, легко сделать вывод о его стратегическом значении, что приобрело еще большее значение в условиях нынешних санкций. Для нашей страны это автономная и безопасная транспортная артерия, движению по которой не сможет воспрепятствовать ни одно государство.

Предполагается, что полноценно эта новая дорога между востоком и западом начнет функционировать с запуском Северного широтного хода – протяженной железной дороги в Ямало-Ненецком автономном округе. Накануне президент РФ Владимир Путин провел совещание по развитию Арктической зоны, на котором поручил начать активное строительство СШХ уже в этом году, отметив его ключевую роль.

Что возить?

Огромный потенциал Северного морского пути и Северного широтного хода – в транспортировке полезных ископаемых, в частности, углеводородов и угля. Как утверждают эксперты Международного энергетического агентства, вплоть до 2040 года спрос на энергию будет расти, причем ежегодный прирост составит значительные 1,3 процента. Природный газ, добавляют специалисты, станет наиболее востребованным энергоресурсом.

«Черное золото» клиенты также будут покупать. В этой связи стоит привести несколько показателей. При стоимости 80-90 долларов за баррель добыча нефти на арктическом шельфе традиционно считается рентабельной, сейчас цена превышает 100 долларов за баррель. Естественно, в случае запуска СШХ работа нефтяников будет еще выгоднее. Привлекательности арктического шельфа России, где нефть схожа по составу с сортом Brent, способствует сокращение объемов добычи на старых месторождениях на Урале, в Западной и Восточной Сибири.

Неизменными потребителями российских природных богатств останутся Индия и Китай, которых снижение воздействия на экологию волнует в гораздо меньшей степени, чем дефицит энергии и промышленный рост – в этом их отличие от европейских держав. Традиционные источники энергии используются, к примеру, практически на всех производствах Поднебесной. Вряд ли расчетливые китайцы захотят вкладывать огромные средства в переоборудование заводов под альтернативные источники, а значит, спрос на углеводороды и уголь со стороны китайских потребителей сохранится на том же уровне.

То же можно сказать и об Индии с ее колоссальной численностью населения, которому требуются гигантские объемы электроэнергии. По мнению экспертов, нефть и газ, конденсат и уголь – все то, что может и, что поставляет Россия – будут востребованы в азиатских странах как минимум до 2030 года. Гарантировать эти поставки сможет строительство СШХ и запуск полномасштабного трафика по Севморпути.

Кому выгодно?

Северный широтный ход – проект, который имеет общенациональное значение, пользу от него в том или ином виде ощутят все регионы. Участники проекта подсчитали, что использование СШХ увеличит национальный ВВП на 7-9 процентов, а это около 70-90 миллиардов рублей.

В то же время максимальный положительный эффект, как ожидается, получит Ямало-Ненецкий автономный округ, недра которого скрывают 80 процентов от общего объема разведанных запасов природного газа России, что составляет порядка 20 процентов от мировых запасов. Салехард, столица Ямала, с запуском СШХ станет одним из крупнейших логистических центров в планетарном масштабе.

Сами северяне ждут ввода в эксплуатацию моста через Обь и моста через реку Надым, что избавит жителей и гостей округа от проблем, связанных с осенней и весенней распутицей. Более того, стабильность поставок различных товаров неизбежно приведет к снижению цен и увеличению ассортимента в местных магазинах. Соединение Северной и Свердловской железных дорог посредством моста через Обь позволит увеличить загрузку Северной железной дороги на 9,5 млн тонн – такие данные представили власти Коми. Для этого региона строительство СШХ означает улучшение ситуации на рынке труда, появление порядка тысячи новых рабочих мест.

Нужен Северный широтный ход и Красноярскому краю, где уже подсчитывают потенциальные доходы вследствие увеличения добычи угля на Таймыре. Кроме того, позитивные перемены могут коснуться других регионов. Так, в частности, потребуется строительство или модернизация портов на протяжении Севморпути, а также сооружение судов арктического класса и ледоколов-атомоходов. Кстати, реализацией этой задачи уже заняты дальневосточная судовой верфь «Звезда» и «Объединенная судостроительная корпорация», предприятия которой находятся в 11 регионах страны.

Таким образом, большая промышленная стройка, без сомнения, пойдет на пользу национальной экономике. При этом она гораздо выгоднее жилищного строительства, которое всегда сопровождают дополнительные расходы на социальную инфраструктуру: детские сады, школы, поликлиники... Развитие

жилищного фонда необходимо, однако также нужны и проекты, которые принесут гарантированный доход.

«Северный широтный ход – та часть Северного морского пути, которая превращает транспортную артерию в новую конструкцию мировой инфраструктуры, – уверен политолог Марат Баширов. – Помимо этого, проект имеет серьезный синергетический эффект не только для Ямала, но и для целого ряда регионов и всей России. Глава ЯНАО Дмитрий Артюхов проявил себя как дальновидный стратег и эффективный лоббист, добившись реализации проекта».

Источник: regnum.ru, 15.04.2022

Идем на Восток: Северный широтный ход обретает второе дыхание

В условиях санкций проект СШХ вновь становится важен

Северный широтный ход (СШХ) вновь вернулся в повестку. Президент РФ Владимир Путин поручил начать активное строительство уже в этом году. По мнению экспертов, торговые приоритеты России смещаются на Восток. Севморпуть становится не просто артерией для экспорта углеводородов, но своего рода новым «Великим шелковым путем», переориентируя на себя еще и грузопотоки Транссиба. Подробности – в материале «Известий».

Срочная разморозка

Еще несколько недель назад эксперты говорили о заморозке Северного широтного хода. Однако 13 апреля на совещании по развитию Арктической зоны Владимир Путин четко дал понять: проект имеет ключевое значение. Президент дал поручение начать строительство СШХ уже в этом году.

Реализуя проект, Россия укрепит свои позиции, получив автономную и безопасную транспортную артерию. Большая часть Северного морского пути пролегает внутри отечественных территориальных арктических вод. Поэтому препятствовать транспортировке грузов не сможет никто.

Транспортная артерия будет выгодна не только для РФ. Сейчас перевозки грузов из Европы в Азию идут по традиционному «южному» морскому маршруту через Суэцкий канал. Его длина – 13 тыс. морских миль (более 24 тыс. км), тогда как СМП – лишь 5,8 тыс. морских миль (около 10700 км). «Южный» путь не только дольше – перевозчиков ждут не всегда дружелюбные таможенники, пошлины и сборы, и даже сомалийские пираты. В такой ситуации СМП предстает практически реинкарнацией «Великого шелкового пути». А СШХ, будучи неотъемлемой его частью, становится стратегическим объектом.

Спрос на российские энергоресурсы останется высоким

По прогнозам МЭА, до 2040 года спрос на энергию будет расти на 1,3% в год, самым востребованным энергоресурсом будет газ.

То же касается и нефти. Ранее, без учета запуска СШХ, добыча на арктическом шельфе считалась рентабельной при цене в 80–90 долл. за баррель. Сейчас, когда цена достигла 100 долл. за баррель и выше (а нефть схожая именно с сортом Brent добывается на арктическом шельфе России), и в условиях падения добычи на старых месторождениях на Урале, в Западной и Восточной Сибири шельф становится всё более привлекательным.

Драйверами спроса на энергоресурсы останутся Китай и Индия – в отличие от европейских стран, они больше озабочены дефицитом энергии, нежели снижением выбросов. Так, почти все заводы Китая выстроены на традиционных источниках энергии. Запускать новые производственные линии на альтернативных источниках дорого, поэтому спрос на углеводороды и уголь в КНР останется высоким. В Индии основная проблема заключается в стремительном росте населения, которому требуется бытовая электроэнергия. Поэтому минимум до 2030 года этими странами гарантированно будут востребованы основные российские ресурсы – нефть, газ, конденсат, уголь. Для их поставки нужно развитие логистики по СМП и строительство СШХ.

Эффект для регионов

Основным бенефициаром строительства СШХ станет Ямал. На долю региона приходится почти 80% разведанных российских запасов природного газа России и пятая часть мировых. Запуск СШХ превращает Салехард в крупный логистический центр и позволяет укрепить статус города как «столицы Арктики».

Однако синергетический эффект от реализации проекта будет ощутим в масштабах всей страны. Разработчики проекта СШХ подсчитали, что его реализация даст прирост ВВП России на уровне 7-9%, или около 70-90 млрд рублей.

Так, мост через Обь и железнодорожная ветка Бованенково–Сабетта позволят не только упростить транспортировку грузов для компаний ТЭКа. После их запуска станет возможно поставлять морским путем любые товары. Для жителей Ямала наиболее значимым станет строительство моста через Обь, а также моста через реку Надым. Их появление практически уберет проблему осенней и весенней распутицы и обеспечивает стабильность северного завоза. Решение логистической проблемы приведет к увеличению ассортимента товаров в местных магазинах, доступность должна снизить цены.

Для соседней Республики Коми старт строительства СШХ в первую очередь означает появление около 1 тыс. новых рабочих мест. Накануне

руководитель Минтруда Коми Екатерина Грибкова высказала опасение из-за роста числа незанятых и отметила, что сейчас в регионе существует диспропорция: количество неквалифицированных рабочих превышает число вакансий в два раза. Именно этот дефицит в состоянии восполнить запуск новой стройки. Также ранее власти Коми подсчитали, что «сшивку» Северной и Свердловской железных дорог посредством моста через Обь позитивно скажется на грузопотоке в регионе: к 2035 году загрузка Северной железной дороги может вырасти на 9,5 млн т.

Уголь составляет значительную долю грузов, которые уже сейчас перевозятся в северных водах. Для Красноярского края развитие СШХ – это увеличение добычи угля на Таймыре. На полуострове расположены три угольных бассейна (Тунгусский, Таймырский и Ленский), их ресурсы оцениваются в 5,5 млрд т. Только один из крупнейших недропользователей – компания «ВостокУголь» – оценивает возможность роста загрузки Севморпути на 20 млн т к 2024 году. Другой недропользователь, компания «Северная звезда» (дочерняя структура корпорации АЕОН), планирует к 2030 году выйти на уровень добычи угля на Таймыре в 10 млн т в год. В результате реализации только этого инвестпроекта до 2028 года будет создано не менее 2 тыс. рабочих мест, налоговые поступления в консолидированный бюджет края превысят 6 млрд рублей.

Больше портов

Эффект от реализации проекта коснется не только регионов Урала и Сибири. Проводка судов в восточной части требует увеличения числа портов на протяжении Севморпути либо модернизации уже существующих (на востоке это – Диксон, Дудинка, Игарка). Также требуются суда арктического класса и ледоколы-атомоходы. Эту задачу взяли на себя «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК), предприятия которой расположены в 11 регионах, а также дальневосточная судостроительная верфь «Звезда».

Таким образом, реализация СШХ будет развивать экономику и приносить доход. В этом отношении проект выглядит даже более многообещающим, чем строительство, традиционно считающееся драйвером экономического роста. Однако развитие жилфонда – это в основном затраты. Строящееся жилье требует и развития связанной с ним инфраструктуры: возведения детсадов, больниц, школ и т.д. Всё это безусловно необходимо и делается. Но также необходимы и крупные проекты, приносящие доход. И СШХ становится первой большой стройкой, реализация которой выглядит многообещающе.

«Северный широтный ход – та часть Северного морского пути, которая превращает транспортную артерию в новую конструкцию мировой инфраструктуры. Помимо этого, проект имеет серьезный синергетический

эффект не только для Ямала, но и для целого ряда регионов и всей России. Глава ЯНАО Дмитрий Артюхов проявил себя как дальновидный стратег и эффективный лоббист, добившись реализации проекта», – отмечает политолог Марат Баширов.

Источник: iz.ru, 15.04.2022

Ключевой проект для Арктики: какие перспективы СШХ даст России и Ямалу

Объекты Северного широтного хода (СШХ) начнут строить уже в этом году. Соответствующее поручение кабмину и задействованным в проекте компаниям дал президент России Владимир Путин. По мнению собеседников РК, реализация проекта СШХ важна с точки зрения развития не только Ямала, но и экономики всей России. Почему необходимо начать строительство именно в этом году, и какую роль в продвижении проекта на федеральном уровне сыграл глава ЯНАО Дмитрий Артюхов – в обзоре РК.

Принципиально важный проект

Начать строительство объектов Северного широтного хода необходимо в 2022 году. Такое поручение Владимир Путин дал во время совещания по вопросам развития Арктической зоны РФ.

По его словам, чтобы увеличить потребление энергоресурсов на внутреннем рынке, а также нарастить их поставки в другие страны, где «они действительно нужны», важно использовать все имеющиеся возможности, включая развитие транспортных коридоров. В том числе речь идет о железнодорожном Северном широтном ходе.

«Мы давно занимаемся Северным широтным ходом. Запуск этого проекта позволит в том числе разгрузить БАМ и Транссиб, и это принципиально важно с учетом переориентации на восток наших основных экспортных ресурсов», – сказал президент.

Глава ЯНАО Дмитрий Артюхов поблагодарил президента за внимание к российскому Северу. Он подчеркнул, что очень важно было услышать прямое поручение Путина компаниям начать активное строительство СШХ уже в этом году.

«Ключевой проект для Арктики. Он в разы снизит расходы на логистику для существующих и перспективных промышленных проектов. Все готово, чтобы приступить к строительству самой сложной части СШХ – моста через Обь», – написал Артюхов на своей странице во «ВКонтакте».

Северный широтный ход – проект железной дороги в Ямало-Ненецком автономном округе протяженностью 707 км. Она должна связать западную и восточную части округа, а также Северную железную дорогу со Свердловской. Согласно проекту, объем перевозок по СШХ может составить порядка 23,9 млн т грузов в год. Стоимость проекта оценивается в 292,3 млрд рублей.

В дальнейшем в рамках проекта планируется построить железнодорожную магистраль Бованенково – Сабетта. Это позволит обеспечить круглогодичный наземный доступ к Северному морскому пути.

В конце марта вице-премьер РФ Марат Хуснуллин сообщил, что правительство предложило поставить проект СШХ на паузу и перенаправить 50 млрд рублей инфраструктурного кредита на другие проекты. В то же время Артюхов в интервью «Ямал-Медиа» замечал, что проект не приостановят, а возобновят в новом формате: будет изменена модель финансового обеспечения. Поскольку в условиях санкций брать деньги у банков нецелесообразно, планировалось искать иные источники финансирования.

Кроме того, Артюхов отмечал, что денежных средств на проект потребуется меньше, так как в сравнении с прошлым годом резко снизились цены на металл, соответственно, себестоимость моста через Обь и железной инфраструктуры тоже значительно снизится.

Во время совещания Владимир Путин обратил внимание на то, что сейчас необходимо уделять особое внимание «с учетом разного рода внешних ограничений и санкционного давления всем проектам и планам, связанным с Арктикой».

«Не откладывать их, не сдвигать вправо, а, напротив, на попытки сдержать наше развитие мы должны ответить максимальным наращиванием темпов работы как по текущим, так и по перспективным задачам», – отметил президент.

Поворот на Восток

Telegram-канал «Арктика онлайн» передает, что сейчас правительство изучает вариант поэтапной реализации проекта. Предполагается, что на первом этапе к 2028 году ежегодную провозную мощность дороги доведут до 14 млн т, а затем – при необходимости и при наличии грузовой базы – до 23,9 млн т.

Владимир Путин намерен выиграть битву за Арктику, а Ямал будет в числе главных бенефициаров будущей победы, считают авторы Telegram-канала «Сова сказала».

«Пока западные страны подсчитывают убытки и оближаются на природные богатства Крайнего Севера, Россия принимает судьбоносные для всего мира решения: строить ледокольный флот, расчищать с его помощью Севморпуть, параллельно доводить до ума и воплощать в жизнь проект

Северного широтного хода с переориентацией на Восток, что сделает более эффективной логистику шельфовых проектов и Тамбейской группы месторождений. И конечно же, не забывать про людей и их среду обитания», – пишут блогеры.

По их мнению, именно арктические запасы природных ресурсов обеспечат геополитическую роль России на ближайшее десятилетие.

Авторы канала «Как-то вот так» обращают внимание, что в ЯНАО о важности Северного широтного хода напоминали даже тогда, когда в высоких кабинетах проект ставили на паузу, а глава региона Дмитрий Артюхов постоянно обсуждал строительство СШХ с профильными министерствами, отмечая, что Ямал крайне заинтересован в проекте и готов работать.

«Именно благодаря этой «домашней работе» регион сейчас, когда Путин дал прямое поручение строить объекты СШХ уже в этом году, оказался полностью готов к реализации проекта. Передача земельных участков, оформление необходимой документации, положительные заключения госэкспертизы – все это ЯНАО проделал при Артюхове и при его непосредственном участии», – замечают авторы.

Артюхов – один из главных лоббистов СШХ

Политолог, член Общественной палаты Российской Федерации Евгений Забродин отмечает, что развитие инфраструктурных проектов имеет высокий мультипликативный эффект, а строительство СШХ очень значимо не только для региона, но в первую очередь и для экономики России.

«Дмитрий Артюхов – один из главных лоббистов этого проекта, один из главных локомотивов того, чтобы проект начал реализовываться. То, что он сумел организовать, в том числе и убедить президента, дорогого стоит. Не все главы регионов могут такое сделать», – добавляет политолог.

Забродин уверен, что строительство СШХ должно начаться именно в этом году, так как пока еще достаточно неплохая экономическая ситуация и импульс для экономического развития нужен сейчас, а не через год. Соответственно, чем быстрее проект будет реализован, тем лучше.

Представитель Агентства политических и экономических коммуникаций в ЯНАО Сергей Зубанов утверждает, что лоббистские возможности Артюхова сочетаются с интересами страны.

«Основным покупателем ресурсов, которые добываются на Ямале, будет Азия, а не Европа. Европа никуда не денется, но, чтобы она не могла нами манипулировать, было принято такое очень серьезное решение. Для Ямала это большой шаг. Ямал – крупный регион, здесь огромные территории, при этом население около 550 тысяч (и около 100 тысяч вахтовиков). Доставить груз здесь очень тяжело, даже из Свердловской области или Тюмени нужно везти

фактически через Москву. Отсутствие дорог очень серьезно влияет на развитие. СШХ очень важен для Ямала. Он реально даст огромный импульс к развитию», – комментирует Зубанов.

Он подчеркивает, что сейчас происходит масштабное начало второй волны промышленного освоения Севера, в результате которого России удастся на многие годы обеспечить энергетическую безопасность.

Источник: Источник: regcomment.ru, 14.04.2022

Северный широтный ход: акценты Путина и фактор Артюхова

Президент России Владимир Путин определяет несколько важных акцентов развития Арктической зоны: Северный морской путь, импортозамещение и локализация производства оборудования для арктических портов и терминалов, сохранение биоразнообразия и арктических экосистем. При этом неотъемлемая часть освоения ресурсов макрорегиона – развитие транспортных коридоров. Важнейший из них – железнодорожный Северный широтный ход.

Северный широтный ход (СШХ) – проект железной дороги длиной 707 км, которая должна соединить Северную и Свердловскую железные дороги, а также западную и восточную части ЯНАО, обеспечив возможность вывозить грузы с новых месторождений в северных районах полуострова Ямал.

Поручение Владимира Путина начать активное строительство СШХ уже в 2022 году имеет два следствия. Первое – это пресечение слухов о заморозке проекта, второе – сигнал крупным экономическим игрокам о необходимости оперативной консолидации для реализации проекта.

Упоминание президентом в прошлогоднем послании парламенту значимости СШХ возродило проект. Однако новые экономические вызовы дали основания для сомнений по поводу финансовых возможностей реализации проекта: дефицит финансирования оценивался влиятельными экспертами более чем в 300 млрд рублей. Впрочем, заместитель главы Минэкономразвития Илья Торосов эту оценку не подтвердил. Выступление президента поставило точку в этом вопросе: проекту быть. Важный аспект – прямое поручение компаниям, задействованным в проекте, адресованное прежде всего РЖД и «Газпрому». Это явно должно ускорить процесс.

СШХ должен повлиять не только на темпы развития Арктики. Регион-бенефициар – Ямало-Ненецкий автономный округ, который непосредственно участвует в реализации проекта. Ожидается, что запуск новой железной дороги позволит создать рабочие места на самой железной магистрали, а также на

новых месторождениях. Кроме того, это существенный вклад в решение транспортного вопроса Ямала: благодаря новой дороге будет обеспечена круглогодичная связь основных городов и населенных пунктов округа. Значимость СШХ для решения задач ЯНАО – это существенный фактор значительной активности менеджмента региона и лично губернатора Дмитрия Артюхова в подготовке и продвижении проекта на федеральном уровне.

Несмотря на то, что СШХ – крупный федеральный проект, ЯНАО непосредственно участвует в его реализации. В ведении властей Ямала находится ключевой участок СШХ – мост через реку Обь. Это определяет роль правительства ЯНАО в реализации всего проекта. Активность губернатора ЯНАО Дмитрия Артюхова стала катализатором в принятии решения по строительству моста через реку Обь, да и по проекту СШХ в целом.

Ближе всех к цели. Идея строительства перехода через реку Обь не нова. Попытки ее реализовать предпринимались уже в 2006 году (рассматривались несколько проектов), в 2013-м проект дорабатывался. В 2016-м строительство мостового перехода как стратегического объекта было объявлено приоритетным с финансированием из федерального бюджета. Однако определенных сроков обозначено не было. Новый импульс строительству перехода дал губернатор Дмитрий Артюхов. Встречу президента с главой ЯНАО в 2018 году можно назвать точкой отсчета нового этапа продвижения проекта СШХ и строительства моста в частности. Имеющийся сейчас у властей ЯНАО инструмент (инфраструктурный кредит) и названная президентом дата начала строительства позволяют предположить, что Дмитрий Артюхов оказался успешнее предшественников в продвижении и реализации проекта.

Эффективный лоббист. Заявление президента Владимира Путина в 2021 году о необходимости реализации СШХ открыло для правительства ЯНАО новое окно возможностей, которым власти региона эффективно воспользовались. В течение 2021 года под контролем Дмитрия Артюхова проходило проектирование мостового перехода; дважды глава региона представлял модель железнодорожной магистрали на заседании штаба под руководством вице-преьера Марата Хуснуллина. Результатом стало утверждение заявки ЯНАО на инфраструктурный кредит в 50 млрд рублей на строительство СШХ.

Инфраструктурный кредит – оценка эффективности управления в ЯНАО. Изначально СШХ был определен как пилотный проект для нового инструмента – инфраструктурного кредита. То, что ЯНАО оказался в числе первых регионов, которым правительство оказалось готово предоставить такую поддержку, свидетельствует о высокой оценке эффективности управления в округе. На возможность региона получить инфраструктурный кредит влияет

ответственная финансовая политика, которая основана на последовательном сокращении задолженности. Одобрение ЯНАО крупного инфраструктурного кредита – это высокая оценка качества управления в регионе федеральным центром.

Рост влияния на федеральном уровне. 2021 год стал для Дмитрия Артюхова годом укрепления позиций. Во многом это связано с продвижением проекта СШХ, но не только с этим. По итогам 2021 года Ямал возглавил рейтинг социально-экономического положения регионов; регион можно считать лидером по расширению федеральных мер поддержки. Например, региональный маткапитал ЯНАО самый большой среди субъектов (500 тыс. рублей). Первые позиции в федеральных рейтингах, а также позитивные региональные практики укрепляют имидж Ямала и его главы. Еще одним подтверждением высокой оценки федеральным центром региональных практик Ямала и современного стиля управления Дмитрия Артюхова стало назначение губернатора ЯНАО главой комиссии Госсовета по молодежной политике. Включение Дмитрия Артюхова в состав президиума Госсовета предоставляет округу дополнительные возможности для продвижения региональных инициатив.

Источник: regcomment.ru, 14.04.2022

Алексей Фадеев: Развитию Арктики альтернативы нет

Россия рассматривает Арктику не как поле геополитических интриг, а как территорию диалога, стабильности и конструктивного сотрудничества, сказал 13 апреля Владимир Путин на совещании по развитию российской Арктики. Почему сегодня, в условиях проведения СВО и жесточайшего геополитического противостояния Россия обращается к теме Крайнего Севера? На этот вопрос PublicO ответил доктор экономических наук, исполнительный директор Ассоциации полярников Мурманской области, профессор СПбПУ имени Петра Великого Алексей Фадеев:

– Для меня особенно важно, что президент подчеркнул важность продолжения арктических проектов, несмотря на внешнеполитическое давление, несмотря на санкции. Арктика для России – это стратегическая территория, занимающая пятую часть страны. Арктика производит 15% ВВП, является источником четверти российского экспорта. Все получили ясный сигнал о безальтернативности развития Арктики для российской экономики. Ведь здесь есть не только нефть и газ. Платина, палладий, литий – регион располагает разведанными месторождениями практически всех минералов,

востребованных современными технологиями. Развитие Северного морского пути (СМП) и Северного широтного хода (СШХ) решает задачи связанности российской территории, так как эта программа предусматривает создание системы железнодорожных подходов к арктическим портам. Напомню, что решение проблемы связанности территории крайне важно для развития всей нашей самой большой в мире страны, в которой проживают только 2% населения планеты.

Да, в нынешних условиях СМП будет в основном использоваться для внутренних каботажных перевозок. Но в перспективе СМП и СШХ позволят России превратиться в важнейший глобальный транзитный путь из Европы в Азию, что значительно увеличит бюджетные доходы. Заявления президента о важности северного завоза наглядно демонстрируют, что страна и в нынешних условиях помнит о 2,5 млн россиянах, работающих на Крайнем Севере. Кстати, всего в мире за Полярным кругом живут 4,5 млн человек. Сегодня при четко сформулированном государственном векторе на развитие арктической зоны мы ждем нового притока людей на Крайний Север.

Источник: publico.ru, 14.04.2022

Северный ход на восток

Северный широтный ход (СШХ), создание которого правительство отложило на год, вновь вернулся в повестку дня. Президент РФ Владимир Путин поручил начать активное строительство уже в этом году. По мнению аналитиков, проект поменял смысл и теперь рассматривается не как путь для вывоза арктических углеводородов в направлении Европы, а прежде всего как способ разгрузить Транссиб.

Владимир Путин на совещании по вопросам развития Арктической зоны 13 апреля поручил вернуться к проекту строительства Северного широтного хода. «Что касается российской нефти, газа, угля, мы сможем увеличить их потребление на внутреннем рынке, стимулировать глубокую переработку сырья, а также нарастить поставки энергоресурсов в другие регионы мира – туда, где они действительно нужны, – сообщил Владимир Путин. – Для решения этой задачи используем все имеющиеся возможности, включая развитие транспортных коридоров, в том числе речь идет о железнодорожном Северном широтном ходе». Активная стройка на объектах этой магистрали должна начаться уже в текущем году, добавил он.

Президент, обращаясь к правительству и задействованным в проекте компаниям – ОАО РЖД и «Газпрому», – указал, что «это прямое поручение».

По его словам, запуск СШХ позволит в том числе разгрузить БАМ и Транссиб «и это принципиально важно с учетом переориентации на восток наших основных экспортных ресурсов».

СШХ – проект железнодорожного коридора в Арктике, 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. Концептуально он зародился еще в СССР, потом к нему вернулись в 2000-х. Достроить его планировали еще в 2020 году. В 2016 году для его реализации была создана концессионная компания ООО СШХ, которая в итоге осталась в собственности ОАО РЖД. В феврале в интервью «Ъ» глава монополии Олег Белозёров выражал надежду, что контрольный пакет концессионера выкупят банковские структуры. Периодически средства с проекта в инвестпрограмме ОАО РЖД перебрасывали на другие объекты.

В апреле 2021 года Владимир Путин вновь заговорил об актуальности проекта, предложив финансировать его за счет инфраструктурных кредитов регионам. Но после начала боевых действий на Украине правительство отметило риски привлечения средств в сложившихся макроэкономических условиях, предложило поставить проект на паузу и перенаправить 50 млрд руб. инфраструктурного кредита на другие проекты. В конце марта о таком решении доложил президенту РФ вице-премьер Марат Хуснуллин, в его секретариате комментарии не дали. В интервью «Известиям» 11 апреля замминистра экономики Илья Торосов заявлял, что окончательное решение по финансированию строительства СШХ из ФНБ не принято.

Источник «Ъ» в отрасли говорит о необходимости в текущей политической ситуации прежде всего сосредоточиться на инвестициях в расширение Восточного полигона, не отвлекая средства и строительные ресурсы на сторонние проекты.

Но глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что у проекта поменялся основной смысл. Если раньше он рассматривался в контексте вывоза энергоресурсов «Газпрома», то сейчас потенциально затяжной конфликт с Европой и полная потеря рынков стран ЕС требует максимальной разгрузки БАМа и Транссиба и расшивки всех узких мест в направлении портов юга и востока. Более того, отмечает эксперт, отмена бюджетного правила и перспективы поступления в бюджет дополнительных нефтегазовых доходов позволяют привлечь необходимые средства для начала строительства. По его мнению, нехватка строительных ресурсов не станет существенным ограничением, так как рост безработицы уже в третьем квартале

будет способствовать сокращению дефицита рабочей силы, а реальное начало работ по СШХ – конец 2022 или начало 2023 года.

292,3 млрд рублей составляет оценочная стоимость создания Северного широтного хода.

Источник: kommersant.ru, 14.04.2022

Дмитрий Артюхов: ЯНАО готов к реализации проекта СШХ

ЯНАО готов к реализации проекта по строительству Северного широтного хода (СШХ). Об этом сообщил губернатор округа Дмитрий Артюхов по итогам совещания президента России Владимира Путина по развитию Арктической зоны.

Глава региона сообщил, что уже проделана масштабная работа по передаче земельных участков, оформлению необходимой документации, оказано содействие в подготовке проекта. В настоящий момент получены положительные заключения государственной экспертизы на инженерную подготовку территории для строительства ключевого элемента СШХ – моста через Обь и его железнодорожную часть. В ближайшее время ожидается заключение на автодорожную часть.

«Очень важно было сегодня услышать от главы государства о приоритетности для страны Северного широтного хода. Проект имеет ключевое значение для Арктики, и нам нужно вместе с ключевыми компаниями – с Российскими железными дорогами, с Газпромом провести работу, чтобы поставленную президентом задачу в ближайшее время выполнить», – сказал Дмитрий Артюхов.

Северный широтный ход протяженностью 707 километров свяжет западную и восточную части ЯНАО, а также Северную и Свердловскую железные дороги. Это существенно сократит протяженность доставки грузов в порты Балтийского моря и разгрузит существующий южный маршрут, а также снизит стоимость логистики для существующих и новых проектов в арктическом регионе. Следующим шагом станет строительство железнодорожной магистрали в порту Сабетта (СШХ-2), что обеспечит круглогодичный наземный доступ к Северному морскому пути.

Источник: angi.ru, 14.04.2022

Магистраль для Арктики

Создание Северного широтного хода позволит разгрузить БАМ и Транссиб

13 апреля президент России Владимир Путин в формате видеоконференции провёл совещание по вопросам развития Арктической зоны. Одной из тем встречи стало увеличение поставок энергетических ресурсов в другие регионы мира. Для реализации поставленной задачи глава государства поручил в 2022 году начать активное строительство Северного широтного хода (СШХ).

Создание Северного широтного хода является одним из ключевых проектов, включённых в Комплексную программу инновационного развития холдинга «РЖД» на период до 2025 года.

Новый путь позволит связать арктический Ямал с Уралом, Северо-Западом и центром страны и обеспечит ежегодную перевозку 23,9 млн тонн продукции (преимущественно газовый конденсат и нефтеналивные грузы). Общая протяжённость СШХ составляет более 2 тыс. км, из которых около 700 км необходимо построить. Речь идёт о железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым, концессионное соглашение на финансирование, строительство и эксплуатацию этого участка подписано в 2018 году между специальной проектной компанией «СШХ» и Федеральным агентством железнодорожного транспорта.

Владимир Путин в ходе совещания отметил, что реализация проекта позволит в том числе разгрузить Байкало-Амурскую и Транссибирскую магистрали, что принципиально важно с учётом переориентации на восток наших основных экспортных ресурсов.

Губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов отметил, что регион готов к реализации проекта. В настоящий момент уже получены положительные заключения государственной экспертизы на инженерную подготовку территории для строительства ключевого элемента СШХ – моста через Обь и его железнодорожную часть. В ближайшее время ожидается заключение на автодорожную часть.

Как рассказал «Гудку» координатор экспертного совета Проектного офиса развития Арктики, доцент Института общественных наук Российской академии народного хозяйства и государственной службы при президенте Российской Федерации Александр Воротников, СШХ поможет связать порты Северного морского пути (СМП), например арктический порт на западном берегу Обской губы Карского моря (Сабетту), с северной магистралью и железными дорогами Урала.

«Появится выход на всю сеть ОАО «РЖД», отсюда выход на европейскую и азиатскую части РФ. Дорога свяжет территорию ЯНАО, где на данный момент слабо развито железнодорожное транспортное сообщение, с материком, территорией России. В настоящее время только Мурманская и Архангельская области имеют развитую связь с сетью железных дорог России и выходы к портам СМП. Использование СШХ в сочетании с СМП позволит осуществлять и реализовывать северный завоз в кратчайшие сроки», – заключил он.

Источник: gudok.ru, 14.04.2022

Строительство Северного широтного хода может подешеветь

На первом этапе, до 2028 г., в строительство предлагают вложить только 290 млрд руб.

Активное строительство на объектах железнодорожной магистрали Северный широтный ход (СШХ) на Ямале должно начаться в 2022 г., заявил 13 апреля президент России Владимир Путин на совещании по вопросам развития Арктики. «Я обращаю внимание правительства, РЖД, «Газпрома», других компаний, задействованных в проекте, – это прямое поручение», – сказал он. Путин добавил, что запуск СШХ позволит разгрузить БАМ и Транссиб, что «принципиально важно» с учетом переориентации на восток основных экспортных грузов.

При этом схема строительства СШХ может поменяться. Как пояснил источник в правительстве, знакомый с ходом обсуждения проекта, сейчас рассматривается вариант с поэтапной реализацией проекта. На первом этапе, к 2028 г., по его словам, планируется довести провозную мощность дороги до 14 млн т в год, а затем «при необходимости и наличии грузовой базы» – уже до плановых 23,9 млн т грузов в год. Стоимость строительства первого этапа, в который войдут соединяющая две действующие дороги ветка Салехард – Надым – Пангоды и мост через Обь, оценивается в 290 млрд руб., включая средства «Газпрома».

Эта сумма значительно выше предыдущих оценок. В 2017 г. стоимость СШХ оценивалась в 236,7 млрд руб., но с тех поркратно выросла. В презентации Минэка от октября 2021 г. бюджет проекта превышал 0,5 трлн руб. Из них 181 млрд руб. должна была инвестировать РЖД, 40 млрд руб. – «Газпром», еще 70 млрд руб. выделял фонд национального благосостояния (ФНБ), 147 млрд руб. – заемные средства. Представитель Минтранса подтвердил, что общий объем финансирования СШХ – порядка 500 млрд руб.

СШХ – магистраль длиной 707 км на севере Ямала, которая должна соединить станцию Обская Северной железной дороги со станцией Коротчаево Свердловской железной дороги. Проект включает строительство моста через Обь и железнодорожной части перехода через реку Надым. Создание СШХ разделено на несколько участков и включает помимо нового строительства магистральной и моста модернизацию существующих участков железных дорог, о которых в первом этапе источник не упомянул.

СШХ реализуется при поддержке правительства, властей ЯНАО, «Газпрома» и РЖД. Проект частично должны строить за счет концессии: в 2018 г. между концессионером ООО «СШХ» (99,9% – у РЖД) и подконтрольным Минтрансу Росжелдором заключено соглашение на финансирование, строительство и эксплуатацию инфраструктуры общего пользования участка Обская – Салехард – Надым. В феврале 2022 г. в интервью «Коммерсанту» гендиректор РЖД Олег Белозёров говорил, что компания готова продать контроль в ООО «СШХ». Предложение, по его мнению, «может заинтересовать банковские структуры».

Из-за дефицита финансирования сроки проекта неоднократно сдвигались. Очередной перенос обсуждался в марте 2022 г., следует из протокола совещания у вице-преьера Марата Хуснуллина от 9 марта. В документе зафиксированы риски реализации СШХ: дефицит финансирования на сумму более 300 млрд руб., возможные проблемы с привлечением концессионером коммерческих кредитов. По итогам совещания Минтрансу поручалось к 30 марта представить Путину доклад о необходимости переноса сроков начала СШХ.

Хуснуллин 23 марта на совещании президента с членами правительства предлагал сдвинуть проект на год. А первый транш из бюджета на СШХ в 50 млрд руб. вице-премьер предлагал направить на поддержку региональных бюджетов. Белозёров 25 марта на встрече с сенаторами в Совете Федерации говорил, что планы по строительству СШХ сохраняются, проект – в стадии госэкспертизы. Управляющий директор рейтинговой службы НРА Сергей Гришунин знает, что СШХ «на днях прошел госэкспертизу».

Представитель «Газпрома» напомнил, что компания отвечает за постройку участка Надым – Пангоды (40 млрд руб., согласно презентации Минэка. – «Ведомости»). По его словам, железнодорожная инфраструктура участка прошла госэкспертизу, ведется проектирование сопутствующих объектов.

Представитель РЖД предложила ориентироваться на высказанную в феврале позицию Белозёрова.

Первый замглавы Минэкономразвития Илья Торосов через представителя передал «Ведомостям», что сейчас продолжается обсуждение, как максимально упростить процедуру предоставления денег из ФНБ по отобранным проектам с учетом изменения стоимости кредитования в российских банках. «В текущих условиях планы инвесторов могут корректироваться, потому что один из шести участков предполагает строительство по концессии», – пояснил он. По словам Торосова, средства ФНБ в размере 70,3 млрд руб. будут выделены на строительство моста через Обь и железнодорожных подходов к нему, в проект уже вложено 10 млрд руб.

Собеседник «Ведомостей», знакомый с обсуждением проекта, говорит, что в Минэке прорабатывался вопрос замены кредитных денег ООО «СШХ» средствами из ФНБ. В Росжелдоре, по его словам, «ждут официального поручения» из аппарата президента и тогда уже совместно с РЖД и «Газпромом» начнется проработка вопроса начала строительства в 2022 г. «В том числе необходимо получить официальное подтверждение у РЖД о возможности приступить к реализации [строительства] трех участков проекта за счет средств текущей инвестпрограммы компании», – говорит источник.

По словам Гришунина, ранее проект осложнялся высокой стоимостью заемного финансирования, которую было трудно окупить с учетом неопределенности грузовой базы. Сейчас складываются условия для прямого госфинансирования проекта, считает он. «Проект может помочь экспортировать больше угля и других грузов в восточном направлении», – пояснил Гришунин.

По мнению руководителя InfraOne Research Александры Галактионовой, при наличии финансирования «нет препятствий для начала строительства уже в текущем году». «Если проект политически значимый, то можно за месяц-два все решить, а господряды и закупки по 223-ФЗ (о госзакупках. – «Ведомости») заключить без конкурса», – отметила она. Предварительные переговоры с подрядчиками, по мнению экспертов, вероятно, уже были проведены. По оценкам InfraOne, из-за последних событий на Украине, санкционного давления и девальвации рубля стоимость СШХ вырастет как минимум на 10-15%.

Реализация проекта, по словам Галактионовой, займет порядка пяти лет. Сроки могут увеличиться из-за проблем с поставкой импортного оборудования, уточняет она. Эксперт также не исключила проблемы с привлечением коммерческих кредитов, ставка по которым в 17% (текущая ставка ЦБ. – «Ведомости») не позволит привлечь достаточный объем средств без субсидий из бюджета.

Гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров считает, что актуальность проекта СШХ в текущих условиях резко выросла из-за

необходимости разгрузить Транссиб и БАМ. «Привлечение негосударственного финансирования и устойчивость грузовой базы, напротив, стали менее значимы в связи с возможностью использования средств от дополнительных нефтегазовых доходов (в апреле 2022 г. правительство приняло постановление, позволяющее направлять допдоходы от торговли нефтью и газом на текущие расходы бюджета вместо пополнения ФНБ. – «Ведомости»)), – резюмировал он.

Источник: vedomosti.ru, 13.04.2022

Владимир Путин: активное строительство Северного широтного хода должно начаться в 2022 году

Президент России Владимир Путин заявил на совещании по развитию арктических регионов, что запуск железнодорожного Северного широтного хода позволит разгрузить Байкало-Амурскую магистраль (БАМ) и Транссибирскую железнодорожную магистраль (Транссиб), это крайне важно с учетом переориентации экспорта на Восток.

Он отметил, что активное строительство Северного широтного хода должно начаться в 2022 году.

Кроме того, вице-премьер РФ, полпред президента на Дальнем Востоке Юрий Трутнев сообщил, что запуск с 2025 года регулярных транзитных грузовых перевозок по Северному морскому пути (СМП) увеличит объем международного транзита к 2030 году до 30 млн тонн.

«С 2025 года компания «Росатом» запустит регулярную транзитную линию, что позволит увеличить объем международного транзита к 2030 году до 30 миллионов тонн», – сказал он.

Источник: Iprime.ru. 13.04.2022

Путин поручил приступить в 2022 г. к активному строительству Северного широтного хода

Президент РФ Владимир Путин поручил приступить в 2022 г. к активному строительству Северного широтного хода.

«Что касается российской нефти, газа, угля – мы сможем увеличить их потребление на внутреннем рынке, стимулировать глубокую переработку сырья, а также нарастить поставки энергоресурсов в другие регионы мира, там,

где они действительно нужны. Для решения этой задачи используем все имеющиеся возможности, включая развитие транспортных коридоров. В том числе речь идет о железнодорожном Северном широтном ходе. Активная стройка на объектах этой магистрали должна начаться уже в текущем году. Я обращаю внимание правительства, РЖД, «Газпрома» и других компаний, задействованных в проекте – это прямое поручение. Прошу вас так к этому и относиться. Мы давно занимаемся Северным широтным ходом. Запуск этого проекта позволит, в том числе, разгрузить БАМ и Транссиб, и это принципиально важно с учетом переориентации на восток наших основных экспортных ресурсов», – заявил Путин 13 апреля в ходе совещания по вопросам развития Арктической зоны РФ в режиме ВКС.

Ранее правительство предложило отложить на год строительство СШХ из-за невозможности реализовать концессионные соглашения.

«У нас на 864 млрд рублей принято решений по инфраструктурным бюджетным кредитам. Это и поддержка Нижегородской области, Челябинской, Красноярского края, очистные сооружения на Черноморском побережье. У нас пока один только проект из вашего поручения под вопросом – это Северный широтный ход в Ямало-Ненецком АО. Его предлагаю не прекращать, отложить пока на год, потому что там были концессионные соглашения, которые в этих условиях вряд ли могут быть выполнены», – заявил вице-премьер РФ Марат Хуснуллин в конце марта в ходе совещания президента РФ с членами правительства.

Выделенные на реализацию проекта 50 млрд рублей предложено разделить между регионами.

Создание железнодорожной магистрали Северный широтный ход (Обская–Салехард–Надым–Хорей) пропускной способностью 23,9 млн тонн грузов в год призвано сократить протяженность транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Баренцева и Карского морей, а также обеспечить развитие Арктики.

Основные участники – РЖД, «Газпром» (МОЕХ: GAZP) и Ямало-Ненецкий автономный округ – должны профинансировать реконструкцию собственной железнодорожной инфраструктуры, строительство новых объектов выполнит концессионер.

Госэкспертиза одобрила часть проекта строительства ключевого элемента СШХ на Ямале.

Госэкспертиза одобрила часть проекта строительства ключевого элемента СШХ на Ямале

Инженерная подготовка территории для строительства ключевого элемента Северного широтного хода (СШХ) – моста через Обь и его железнодорожной части – получила положительное заключение государственной экспертизы. Об этом сообщили 13 апреля в пресс-службе правительства Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) по итогам совещания по вопросам развития Арктической зоны при президенте РФ.

Президент России Владимир Путин на совещании по вопросам развития Арктической зоны РФ заявил, что активная стройка на объектах железнодорожной магистрали Северного широтного хода должна начаться уже в 2022 году.

«В настоящий момент получены положительные заключения государственной экспертизы на инженерную подготовку территории для строительства ключевого элемента СШХ – моста через Обь и его железнодорожную часть. В ближайшее время ожидается заключение на автодорожную часть», – сообщили в пресс-службе со ссылкой на губернатора Дмитрия Артюхова.

На совещании у президента также обсуждались вопросы социального развития Арктической зоны, в том числе строительства и обновления соцобъектов, выполнение планов по нацпроектам. «Все поставленные задачи на Ямале будут выполнены. У нас строится 25 школ, мы только что завершили программу по 22 детским садам. И, конечно, важнейшая задача – строительство нового жилья. Программу по расселению миллиона «квадратов» аварийного жилья мы обязательно реализуем в ближайшие годы. Это наша ключевая цель», – прокомментировал Артюхов.

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, 13.04.2022

Строительство СШХ может начаться в ближайшее время - губернатор ЯНАО

К практической реализации проекта железнодорожного Северного широтного хода можно приступить в ближайшее время, считает губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрий Артюхов.

«Целый ряд решений требуется и по строительству моста – сложного очень объекта в районе Салехарда, и по строительству линейной инфраструктуры. Но это все в активной стадии проработки. Многие этапы уже находятся на государственной экспертизе, где-то уже получено положительное заключение. Это все позволяет нам выходить к практической реализации в ближайшее время», – сказал глава региона после совещания по вопросам развития Арктической зоны РФ, которое провел в среду президент России Владимир Путин.

Он добавил, что «объективно новые экономические условия заставили нас пересмотреть модель реализации этого проекта – там была значимая доля заемного финансирования, ставки значительно выросли».

«У многих сложилось впечатление, что проект откладывается куда-то совсем далеко, и сейчас им никто не будет заниматься. Сегодня президент расставил все точки над *i*: проект важен для Арктики, имеет ключевое значение. И нам нужно вместе с ключевыми компаниями – с РЖД, с «Газпромом» (МОЕХ: GAZP) – провести работу, чтобы поставленную президентом задачу – приступить к реализации в ближайшее время – выполнить», – подчеркнул Артюхов.

Как сообщалось, Путин поручил приступить в 2022 году к активному строительству Северного широтного хода.

Ранее правительство РФ предложило отложить на год строительство СШХ из-за невозможности реализовать концессионные соглашения.

«У нас на 864 млрд рублей принято решений по инфраструктурным бюджетным кредитам. Это и поддержка Нижегородской области, Челябинской, Красноярского края, очистные сооружения на Черноморском побережье. У нас пока один только проект из вашего поручения под вопросом – это Северный широтный ход в Ямало-Ненецком АО. Его предлагаю не прекращать, отложить пока на год, потому что там были концессионные соглашения, которые в этих условиях вряд ли могут быть выполнены», – заявил вице-премьер РФ Марат Хуснуллин в конце марта в ходе совещания президента РФ с членами правительства.

Выделенные на реализацию проекта 50 млрд рублей тогда было предложено разделить между регионами.

Создание железнодорожной магистрали Северный широтный ход (Обская–Салехард–Надым–Хорей) пропускной способностью 23,9 млн тонн грузов в год призвано сократить протяженность транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Баренцева и Карского морей, а также обеспечить развитие Арктики.

Основные участники – РЖД, «Газпром» и ЯНАО – должны профинансировать реконструкцию собственной железнодорожной инфраструктуры.

Источник: interfax.ru, 13.04.2022

В МЭР не приняли решение о финансировании строительства Северного широтного хода

Заместитель министра экономического развития Илья Торосов сообщил, что окончательного решения по финансированию строительства Северного широтного хода (СШХ) в Ямало-Ненецком автономном округе из Фонда национального благосостояния (ФНБ) пока не принято. Об этом 11 апреля он рассказал в интервью газете «Известия».

«Я не подтверждаю информацию по СШХ. Пока было только обсуждение этого вопроса на совещаниях, но окончательное решение еще не принято. Сейчас мы обсуждаем, как максимально упростить процедуру предоставления ФНБ денег уже по тем проектам, которые были ранее отобраны», – отметил Торосов.

Он также сообщил, что в утвержденном перечне находятся 12 проектов, а из ФНБ на их спонсирование предлагается выделить 2,5 трлн рублей до 2024 года. По его словам, самую большую финансовую поддержку в размере 900 млрд рублей должен получить комплекс по переработке этансодержащего газа в Усть-Луге Ленинградской области.

В марте вице-премьер РФ Марат Хуснуллин заявил, что строительство Северного широтного хода в Ямало-Ненецком автономном округе необходимо отложить на год, а определенные для него средства в качестве инфраструктурного кредита следует распределить между другими регионами.

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, 11.04.2022

«Дефолта не будет»

Первый замглавы Минэка Илья Торосов – о поддержке бизнеса, контрсанкциях и возвращении к показателям 2021 года

Российская экономика сможет вернуться уровню конца 2021-го уже через год. Об этом в интервью «Известиям» заявил первый заместитель главы Минэка Илья Торосов. Также он исключил вероятность дефолта, обозначил объем льготного кредитования для промышленности и сельского хозяйства в 1,5 трлн рублей и заявил об отмене ввозных пошлин на 450 товаров. Кроме того, Илья Торосов рассказал, что на поддержку авиаотрасли в условиях санкций планируется направить в целом 311 млрд рублей. Помимо заявленных ранее 21 млрд рублей и анонсированной президентом суммы в 110 млрд, порядка 180 млрд потребуется для поддержки по платежам по аккредитивам.

<...>

– *Как изменится финансирование инфраструктурных объектов из ФНБ в связи с нынешней ситуацией? Уже были сообщения о том, что правительство поставило на паузу строительство Северного широтного хода.*

– Я не подтверждаю информацию по СШХ. Пока было только обсуждение этого вопроса на совещаниях, но окончательное решение еще не принято.

Сейчас мы обсуждаем, как максимально упростить процедуру предоставления ФНБ денег уже по тем проектам, которые были ранее отобраны. Переделывать финансовые модели сейчас нецелесообразно, есть идея максимально упростить, определиться с проектами из нашего списка, сделать технический и технологический задел: что сможем, что не сможем. Но сегодняшняя задача – максимально выполнить всё по предоставлению ФНБ денег на инфраструктурные проекты.

В утвержденном перечне сегодня 12 проектов. Из ФНБ предлагается выделить 2,5 трлн рублей до 2024 года. Больше всех по плану получит комплекс по переработке этансодержащего газа в Усть-Луге – 900 млрд рублей (по ключевым объектам уже разработана проектная документация). Проект реализуется с 2019 года. Работа по нему также продолжается, с учетом новых

условий и потребностей в поиске поставщиков оборудования, транспортных компаний. При этом у России в этом есть большие возможности, в том числе по импортозамещению некоторого оборудования, дозагрузка наших верфей.

На данный момент задача – максимально упростить и сократить скорость процедуры принятия решений, выдержать график финансирования этих проектов.

<...>

– Будет ли пересмотрен механизм государственно-частного партнерства (ГЧП) по текущим и будущим проектам в связи с изменившимися условиями?

– В прошлом году рынок ГЧП показал хорошие результаты. Заключено концессий на 460 млрд рублей, рынок вырос более чем на треть.

Растущий интерес инвесторов в первую очередь наблюдается в социальной сфере. С 2019 года объем инвестиций в этом секторе удваивается каждый год. В 2021 году, по нашим данным, они составили 91 млрд рублей.

Что касается транспорта, то на его долю стабильно приходится порядка 3% заключаемых концессий. Но тем не менее эта сфера характеризуется наибольшим объемом инвестиций в расчете на один проект – более 15 млрд рублей. Результаты 2021 года свидетельствуют о восстановлении после ковида интереса к концессиям как успешному механизму развития инфраструктуры.

Но сейчас рынку приходится адаптироваться к новым реалиям: это и внешнее санкционное давление, которое ограничивает поставки импортной продукции, и рост стоимости фондирования из-за повышения ключевой ставки. Будем продолжать совместно с бизнесом выработать необходимые меры поддержки. Сейчас Минэкономразвития совместно с федеральными ведомствами работает над установлением возможности корректировки концессионных соглашений в связи с ростом цен на строительные ресурсы, а также над упрощением процедуры внесения изменений в условия концессионного соглашения.

Недавно, например, правительство поддержало возможность заключения ГЧП и МЧП соглашений в отношении объектов незавершенного строительства. Эта мера поможет решить проблемы с недостроями и расширит перечень потенциальных объектов соглашений.

<...>

Стоит ли запастись гречкой: сенатор Зленко – о дефиците, российской экономике и перспективах ЯНАО

Как обеспечена продовольственная безопасность страны, стоит ли запастись крупами и сахаром, почему выросли цены и что будет с региональными инфраструктурными проектами, рассказала в эксклюзивном интервью корреспондентам «Ямал-Медиа» Елена Зленко, сенатор Совета Федерации от ЯНАО.

<...>

О Северном широтном ходе

Елена Зленко поделилась подробностями недавней встречи сенаторов с министром транспорта Виталием Савельевым и руководителем ОАО «Российские железные дороги» Олегом Белозеровым, на которой обсуждалось развитие транспортной инфраструктуры страны. Говоря о ней, сложно обойти вниманием такой значимый проект, как Северный широтный ход.

Его инвестиционная часть, как мы сообщали ранее, сдвинулась по времени из-за резкого повышения ставок в коммерческих банках. Но вся подготовительная часть – разработка проектной документации, ее экспертиза – идет, как и было запланировано. Проект не заморожен и не положен на полку, заверила член верхней палаты российского парламента.

Мало того, с учетом возросшей нагрузки на Восточный полигон (БАМ и Транссиб) и предполагаемой переориентации российского экспорта на страны Юго-Восточной Азии министр транспорта предположил, что проект СШХ может быть реализован даже быстрее, чем планировалось. Одним из путей разгрузки восточных магистралей может стать именно транспортировка грузов через Ямал и Северный морской путь, который полностью контролируется нашей страной. Это позволит раскрыть экспортный потенциал Урала, Сибири и даже сопредельных стран, таких, как Казахстан.

<...>

Источник: yamal-media.ru, 04.04.2022