



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ – филиал ОАО «РЖД»

**ОБЗОР ПУБЛИКАЦИЙ
ПО СЕВЕРНОМУ ШИРОТНОМУ ХОДУ**

III КВАРТАЛ 2022

СОДЕРЖАНИЕ

Евгений Куйвашев сформировал рабочую группу по реализации проекта «Сухой порт»	3
20 октября состоится Десятая конференция «Связь на Русском Севере – 2022»	4
РЖД хотят удвоить инвестпрограмму в 2024–2025 гг.	5
Северный широтный ход приобрел стратегическое значение. Его частью в ЯНАО станет	
Северный широтный ход	6
Аналитики Группы о перспективах развития железнодорожной инфраструктуры в России	6
ВЭФ-2022: новый мирохозяйственный порядок формируется вопреки устоям Запада	9
Северный широтный ход соединят с федеральной трассой М-12.....	11
Работают на будущее страны	11
Инвестиционные проекты в Арктике и ЯНАО	13
«Гермес Групп» переходит на BIM-проектирование	14
Власти Ямала не видят угроз для Северного широтного хода в связи с санкциями.....	14
В Новом Уренгое вице-премьер Александр Новак и губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов	
обсудили развитие газодобычи на Ямале.....	15
Рабочие профессии – по современным стандартам: в Коми обновляют	
техникумы и колледжи	15
Артюхов заявил о строительстве железнодорожного вокзала в Надыме	16
Правительство Коми пересчитало инвестиции из-за санкций	17
Одобрено выделение из ФНБ более 70 млрд рублей на Северный широтный ход.....	18
Северный широтный ход: позитивные перспективы для Ямала.....	19
На трассе Северного широтного хода построят разъезд.....	20
На Ямале до 2035 года появится железная дорога и другие объекты в рамках развития	
Северного морского пути.....	22
Мишустин утвердил план развития Северного морского пути до 2035 г.	22
Смена приоритетов: как Екатеринбург впишется в новую логистическую карту страны	23
СПХ укрепит стальной хребет русского великана	28
Северный широтный ход целесообразно дополнить Коми-Печорской магистралью.....	32
Уральский полпред приедет в ХМАО дать старт строительству моста через Обь	36

Евгений Куйвашев сформировал рабочую группу по реализации проекта «Сухой порт»

Губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев подписал распоряжение о создании межведомственной рабочей группы, которая займется реализацией проекта «Сухой порт». В числе ключевых задач: достижение лидирующих позиций региона в сфере транспортной логистики, формирование новых логистических коридоров, снижение транспортно-логистических издержек.

Напомним, в июле Евгений Куйвашев представил идею создания главного сухого порта России. «Чтобы наш регион всегда был инвестиционно привлекательным, нам нужны не только традиционные форматы работы, но и новые проекты. Такой проект – это «Сухой порт». У Свердловской области есть уникальный шанс – стать новым логистическим хабом России, «воротами» на восток», – писал Евгений Куйвашев в своем telegram-канале.

Так, губернатор отмечал, что в настоящее время под Екатеринбургом строится один из крупнейших в стране транспортно-логистических хабов для перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом. По предварительным оценкам, мощность нового логистического хаба может составить 60 млн тонн к 2030 году и 80 млн тонн – к 2035 году.

По решению губернатора, возглавит рабочую группу его первый заместитель Алексей Шмыков. Также в составе: представители министерства экономики и территориального развития региона, министерства транспорта, министерства инвестиций и развития, министерства агропромышленного комплекса и потребительского рынка, министерства энергетики и ЖКХ, Росимущества, Свердловской железной дороги, аэропорта Кольцово, Уралуправтодор, а также представители банков, таможни, руководители логистических организаций и другие, всего 28 человек.

Отметим, формирование «Сухого порта» на территории Свердловской области является продолжением уже начатой несколько лет назад системной работы – создания каркаса транспортно-логистических центров, связанных железнодорожным сообщением, в непосредственном примыкании к федеральной трассе М5 «Урал» и международному аэропорту Кольцово.

Через Свердловскую область проходят два основных транспортных коридора федерального и регионального значения: широтный и меридиональный. Так, «Сухой порт» должен стать мультимодальным звеном для выхода Северного широтного хода и Транссибирской магистрали к Каспийскому морю и северному морскому пути. Формирование такого

меридионального транспортного коридора создаст двусторонний транзит грузов с Индией, Ираном, Пакистаном и другими странами.

Источник: midural.ru, 28.09.2022

20 октября состоится Десятая конференция «Связь на Русском Севере – 2022»

Цель конференции – обмен опытом и выработка предложений и рекомендаций, направленных на повышение эффективности и ускорение развития телекоммуникационной инфраструктуры и сервисов связи в интересах населения, государства и бизнеса в условиях Крайнего Севера.

На мероприятии традиционно обсуждаются следующие тематические направления:

Государственная политика в области связи, навигации и вещания в Арктической зоне РФ, на территориях Крайнего Севера и Дальнего Востока;

Развитие ведомственных сетей связи в АЗРФ;

Устранение цифрового неравенства в условиях Крайнего Севера;

Развитие операторского бизнеса на рассматриваемых территориях;

Совершенствование применения технологий и сервисов связи в социальной и гуманитарной сферах.

За прошедшие девять лет конференция стала авторитетной площадкой для обсуждения актуальных вопросов развития связи всеми заинтересованными сторонами: администрациями регионов, операторами связи, федеральными ведомствами, предприятиями промышленности и транспорта. Мероприятие дает целостное представление о состоянии индустрии, крупнейших инфраструктурных проектах, планах и инициативах основных участников и игроков рынка.

В этом году мероприятие откроется панельной дискуссией «Краткие итоги развития систем связи и телекоммуникаций на Русском Севере за 10 лет».

В качестве основных тем для обсуждения запланирована, в том числе, тема «Планы и перспективы организации связи для обеспечения работы Северного широтного хода».

<...>

По итогам конференции «Связь на Русском Севере» готовятся практические рекомендации для органов государственной власти, ответственных за развитие связи на Крайнем Севере, а также для всех заинтересованных участников рынка.

<...>

Источник: connect-wit.ru, 27.09.2022

РЖД хотят удвоить инвестпрограмму в 2024–2025 гг.

ОАО «РЖД», запланировавшее на 2023 год рекордные инвестиции в 1,23 трлн руб., в 2024–2025 гг., собирается их еще увеличить – до 1,5 трлн руб. и 1,66 трлн руб. соответственно, что примерно вдвое выше инвестпрограмм 2021 и 2022 гг. Инвестпрограмму 2022 года при этом уже пришлось секвестировать из-за недоосвоения. Для финансирования этих планов предусмотрен значительный рост тарифов: на уровне 9,8% в 2023-м и 9,1% в 2024 году, по версии ОАО «РЖД», и на два процентных пункта меньше – по версии Минэкономики. В обеих версиях учтена высокая надбавка на капремонт, которую и в 2025 году планируют оставить на уровне 7%, а также отмена льгот для перевозок угля до 2025 года включительно. Об этом пишет «Коммерсант».

«Ъ» стали известны подробности предложений ОАО «РЖД» по инвестпрограмме на 2023–2025 гг. и обсуждаемый рост железнодорожного тарифа для ее обеспечения. Как сообщал «Ъ», на 2023 год ОАО «РЖД» предлагает индексацию тарифа в 9,8% при объеме инвестпрограммы в 1,23 трлн руб.

По информации «Ъ», в 2024 и 2025 гг. по предложениям ОАО «РЖД» итоговая индексация должна составить 9,1 и 4,6% соответственно.

Рост тарифов должен дать источники для финансирования очередной рекордной инвестпрограммы, которая в 2024 году должна составить 1,5 трлн руб.

Инвестиции в Восточный полигон в ближайшие три года будут находиться на уровне выше 200 млрд руб. в год (суммарно 743 млрд руб.), однако относительно прошлогодней версии инвестпрограммы на 2023 год они снизятся (220 млрд руб. вместо 297,7 млрд руб.). В 2024 году, напротив, планируется инвестировать в БАМ и Транссиб на 102 млрд руб. больше плана – 280 млрд руб. Несколько увеличатся инвестиции в подходы к портам Азово-Черноморского бассейна (на 76%, до 22 млрд руб., в 2023 г. и более чем вдвое, до 27 млрд руб., в 2024 г.), тогда как с подходов к портам Северо-Запада средства, наоборот, будут сняты. Инвестиции в Центральный транспортный узел снизятся на 27 млрд руб., до 150 млрд руб., в 2023 году, но возрастут на 26 млрд руб., до 231 млрд руб., в 2024-м. При этом более чем вдвое сократятся в 2023 году вложения в выходы из Москвы высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург, судьба которой до сих пор не ясна. Но в 2024 году их, наоборот, планируют поднять до 100 млрд руб. (всего в выходы ВСМ из Москвы будет вложено за три года 203 млрд руб.). В выходы ВСМ из Петербурга инвестиции планируется только увеличивать: до 21 млрд руб. в

2023 году и 40 млрд руб. в 2024-м. Также предлагается наращивать инвестиции в Северный широтный ход: всего в 2023–2025 гг. в него планируется вложить 128 млрд руб.

<...>

Источник: rzd-partner.ru, 16.09.2022

Севморпуть приобрел стратегическое значение. Его частью в ЯНАО станет Северный широтный ход

После начала спецоперации Северный морской путь приобрел стратегическое значение, сообщил в интервью РИА ФАН замдиректора дирекции Севморпути Госпорпорации «Росатом» Максим Кулилко на открытии пятой Международной выставки и конференции по судостроению и разработке высокотехнологичного оборудования для освоения Арктики и шельфа в Санкт-Петербурге.

Важной частью Северного морского пути в будущем станет Северный широтный ход, который свяжет Россию со странами Востока и разгрузит Байкало-Амурскую и Транссибирскую железнодорожные магистрали. Северный широтный ход начнут строить в ЯНАО до конца 2022 года – все необходимые для этого мощности в округе уже готовы.

Мы находимся в графике, всеми необходимыми ресурсами обеспечены, движемся в плановом порядке. В настоящее время, с учетом 24 февраля, конечно, Северный морской путь приобретает особое стратегическое значение. В первую очередь, для вывоза тех углеводородов, которые добываются в арктической зоне, и перенаправления этих потоков с западного направления на восточное. Это ставит достаточно большие амбициозные задачи, с точки зрения сроков, по развитию в восточном направлении СМП и доведения его до круглогодичного использования.

Источник: yamal-media.ru, 14.09.2022

Аналитики Группы о перспективах развития железнодорожной инфраструктуры в России

Развитие железнодорожной инфраструктуры в условиях санкций

К концу 2022 года, согласно прогнозам Минэкономразвития, ожидается уменьшение объема железнодорожных погрузок на 7%. Стоит отметить, что РЖД обещает не допустить падение больше, чем на 5%. Но даже при таком

сдерживании падения доходы монополии снизятся на 200 млрд рублей. В период обостренной геополитической ситуации и необходимости резкого переориентирования на восток, для которого необходимо создание новой железнодорожной инфраструктуры, дефицит вырученных средств может замедлить и отложить создание новых пограничных пунктов и железнодорожных путей, а поиск подрядчиков и инвесторов также остается проблемой.

В частности, только на поддержание пропускной способности Транссиба и БАМа на уровне 158 млн тонн в 2023 году необходимо финансирование в 131 млрд рублей. Для того чтобы хотя бы частично сократить падение уровня доходов, с 1 июня этого года отменили льготы на экспорт каменного угля железнодорожным путем до сентября, а также повысили тарифы на грузоперевозки на 11%. Но даже эти меры позволят обеспечить лишь 90 млрд дополнительных доходов.

<...>

В ближайшие пять лет (до 2027 года) РЖД из Фонда национального благосостояния получит 363 миллиарда рублей, которые пойдут на реализацию трех крупных проектов. Одним из таких проектов как раз является расширение БАМа (его восточной части), что упростит процесс вывоза угля с якутских месторождений на Восток. Прогнозируемый рост грузовой базы – +16,6 млн тонн. На реализацию работ из ФНБ будет выделено 188 млрд рублей.

Средства из ФНБ пойдут и на строительство Северного широтного хода. Новая магистраль, протяженность которой равняется 707 км, позволит связать Ямал с другими регионами России и вывозить с месторождений полуострова природный газ объемом 23,9 млн тонн в порты Баренцева, Балтийского и Карского морей. Новый путь сократит время перевозок на 2-3 дня, так как длина пути уменьшится на 800 км. Пропускная способность магистрали должна составить 24 млн тонн в год. Весной 2022 года Президент РФ поручил начать строительные работы до 15 января 2023 года. Работы по созданию СШХ проходят при поддержке РЖД, «Газпрома», властей Ямало-Ненецкого автономного округа и правительства. Часть СШХ реализуется за счет концессии (ООО «СШХ» и Росжелдор).

В общем, на проект планируется направить 517 млрд рублей. Финансирование строительства разделено по секторам (всего их шесть). Средства из Фонда национального благосостояния (70,3 млрд рублей) пойдут на возведение железнодорожного моста через Обь и подходы к нему: длина этого участка составляет 39 км. Средства будут выделяться долями на протяжении четырех лет (с 2023 года по 2027).



Объем финансирования работ на участках СШХ, млрд руб.

Реконструкция функционирующего участка Северной железной дороги (участок от станции Коноша в Архангельской области до станции Обская в Ямало-Ненецком автономном округе) будет произведена за счет средств РЖД, уже заложенных в инвестпрограмму. На модернизацию этого участка Северного широтного хода потребуется 142,3 млрд рублей.

Возведением нового участка пути Салехард-Надым будет заниматься ООО «СШХ». Для работ потребуется финансирование в 189,4 млрд рублей, которое «СШХ» нужно будет получить путем привлечения частных инвесторов и через капитальный грант и корпоративные займы. Другим участком – дорогой Надым–Пангод – будет заниматься «Газпром», который выделит на работы по реконструкции 40,1 млрд рублей. Протяженность этого отрезка Свердловской железной дороги составляет 104 км. Последние два участка Северного широтного хода – пути Пангод–Новый Уренгой и Уренгой–Коротчаево, которые также являются частью Свердловской дороги. Средства на работы планировали выделять частями до 2028 года из инвестпрограммы РЖД,

При этом сейчас рассматривается поэтапный вариант финансирования. На первом этапе предполагается вложить 290 млрд рублей (до 2028 года). Таким образом, по окончании первого этапа работ будет достигнута пропускная мощность в 14 млн тонн в год. И при необходимости мощность будет увеличена до изначально запланированных 24 млн тонн в год. Согласно данным презентации Минэка, на которую ссылаются «Ведомости», с 2017 по 2021 год стоимость строительства СШХ выросла в два раза (с 236,7 до 517 млрд рублей). По прогнозам InfraOne Research, из-за санкционного давления и падения курса рубля стоимость строительства СШХ может вырасти еще на 10-15% в ближайшее время.

<...>

ВЭФ-2022: новый мирохозяйственный порядок формируется вопреки устоям Запада

Завершившийся на днях во Владивостоке VII Восточный экономический форум подтвердил свою роль авторитетной международной площадки, способствующей стимулированию интеграционных процессов в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Особенно важным было его проведение в текущем году, ибо коллективный Запад стремится во что бы то ни стало экономически и политически блокировать Россию. Но состоявшийся форум подтвердил фиаско этих попыток. Хотя бы потому, что в работе ВЭФ-2022 участвовали – в сопровождении первых правительственных лиц – бизнес-делегации более чем 40 стран. Соответственно, были проведены саммиты деловых кругов России с партнерами из КНР, Индии, Вьетнама, Монголии, блока АСЕАН.

Итоги форума тоже впечатляют: подписано более 250 инвестиционных соглашений, меморандумов и т. п. документов с предварительной общей суммой в 3 трлн 272 млрд руб. (финансовые параметры многих документов будут уточнены подписантами в ближайшие 2-3 месяца). В любом случае это рекордные показатели за все годы проведения форума.

<...>

Что касается инвестиционных и в целом экономических документов, подписанных на полях и в рамках работы ВЭФ-2022, целесообразно выделить нижеследующие.

1. Соглашение Саха-Якутии, Магаданской области с компанией «Железные дороги Якутии» о взаимодействии по строительству железнодорожной линии в 1600 км от Нижнего Бестяха (восточная Якутия) до Магадана. Проект будет реализован к концу 2020-х. Магистраль состыкует горно-металлургические и лесоперерабатывающие мощности Саха-Якутии с Магаданским портом. Что, в свою очередь, повысит его грузооборот и расширит портовую систему российского Дальнего Востока. Одновременно ускорится освоение запасов стратегического рудного сырья в сопредельном регионе Магаданской области. Вдобавок благодаря этой артерии будут увеличиваться объемы поставок морепродуктов из Магаданской области в другие регионы РФ.

2. Соглашение между Министерством РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики (Минвостокразвития), Минприроды России, «Росатомом» и Саха-Якутией о развитии горнопромышленного кластера в арктической зоне республики. Документ предусматривает освоение крупных запасов руд цветных и редкоземельных металлов в этом регионе Якутии в ближайшие

5-7 лет с дальнейшим развитием этого кластера. Что минимум на треть снизит импортозависимость РФ по многим видам этих руд и редкоземов.

3. Меморандум о сотрудничестве АК «Железные дороги Якутии» с госкомпанией «1520» по строительству и модернизации железнодорожной инфраструктуры республики, внедрения цифровизации в работу якутских железных дорог. Документ создает инфраструктурные условия для продолжения строительства Северного широтного хода в направлении Якутска и Магаданского порта (что значилось еще в базовом СШХ-проекте 1947-48 годов).

4. Соглашение Сахалинской области с «Газпромом» о строительстве малотоннажного завода по сжижению природного газа, систем приема, хранения и регазификации этого продукта. Предусматриваются расширение использования СПГ в этой области и его поставки в соседние субъекты Федерации в данном регионе. К этому документу примыкает меморандум о сотрудничестве тех же сторон по обоснованию инвестиций в создание на Сахалине новых мощностей по переработке добываемых там же газового конденсата и нефти.

5. Соглашение о сотрудничестве правительства Хабаровского края и банка ВТБ. Банк будет содействовать региону в реализации инвестиционных проектов и его комплексному экономическому развитию. Речь идет об инвестпроектах более чем в 10 отраслях, включая жилищное строительство и ресурсосберегающее природопользование.

6. Соглашение правительства Хабаровского края, Минтранса РФ, ОАО «РЖД» и компании «ФинИнвест» о создании крупного транспортно-логистического центра «Хабаровск». Мощность этого комплекса, ввод которого в действие намечен ко второй половине 2020-х, составит 300 тысяч 20-тонных контейнеров ежегодно в год.

7. «Корпорация по развитию Дальнего Востока и Арктики» (КРДВА), правительство Бурятии и ООО «Транспортно-логистический терминал «Кяхта» подписали соглашение о создании к 2025 году транспортно-логистического терминала в городе Кяхта, приграничного с Монголией. Терминал будет центральным терминальным объектом в процессе развития евроазиатских грузовых перевозок по маршруту РФ–Монголия–КНР–Юго-Восточная Азия. Это позволит более равномерно распределять транзитные грузопотоки между этим маршрутом и Транссибом в обоих направлениях.

8. Соглашение Минвостокразвития РФ, КРДВА, правительства Приморского края и ВЭБ.РФ о создании в 30 км севернее Владивостока города-спутника с предполагаемой численностью населения не менее 300 тыс. чел. Город возведут на территории опережающего социально-экономического

развития «Надеждинская», где, включая новый город, будут действовать программы господдержки «Дальневосточная ипотека», «Дальневосточный квартал» и «Дальневосточная концессия». ВЭБ.РФ планирует программы финансирования в Спутнике; в дальнейшем здесь возможно создание специальной экономической зоны.

<...>

Источник: ritmeurasia.org, 11.09.2022

Северный широтный ход соединят с федеральной трассой М-12

Новую федеральную трассу М-12, которая входит в транспортный коридор «Европа – Западный Китай», соединят с Северным широтным ходом. Такое сообщение сегодня сделал вице-премьер правительства Марат Хуснуллин в эфире «Россия-24».

«Трасса веером идет как на границе азиатских стран, так и вверх по России. Она идет, например, до Якутска, дальше идет до Магадана, выше до Ханты-Мансийска, дальше – туда, на Северный широтный ход», – заявил он.

Протяженность трассы М-12 составит около 12 тысяч км.

Северный широтных ход – железная дорога, которая должна соединить западную и восточную части Ямала. Ее планируют начать строить уже в 2022 году. Но, как ранее писала NEFT, полного финансирования проекта пока нет.

Источник: neft.media, 09.09.2022

Работают на будущее страны

Часть Северного широтного хода находится в ведении лучшей на сети дистанции пути

Воркутинская дистанция пути (ПЧ-36) заняла первое место в сетевом соревновании по итогам второго квартала 2022 года.

Победа – предсказуемый результат напряженной работы. Последние годы дистанция уверенно держится на достойных позициях, а в IV квартале 2021-го уже становилась лучшей.

– Дружный коллектив, командная работа, понимание, что безопасность движения во многом – результат нашего труда, – делится рецептом успеха начальник Воркутинской дистанции пути Виктор Логинов.

Логинов возглавил дистанцию в 2019 году. С этого момента ПЧ-36 постепенно перестала быть проблемной. В 2019-ом на дистанции было 300 дефектных рельсов, сейчас – ноль. Количество дефектных шпал превышало все допустимые нормы. Сейчас шпальное хозяйство в хорошем состоянии. Оценка пути за восемь месяцев этого года составила 4,6 балла.

С 2019-го в дистанции начали укладывать бесстыковой путь на бетонном основании. Первым 10 км «бархатных» рельсов получил перегон Шор – Пышор. Полярную зиму путь пережил без дестабилизации. Эксперимент продолжили: бесстыковой путь уложили на станциях Пышор и Чум, перегонах Пышор – Сейда и Сейда – Чум. На станциях Пышор и Чум в этом году впервые уложили четыре стрелочных перевода на бетоне. Сегодня протяженность бесстыкового пути составляет уже 41,7 км из 154,7 км эксплуатационных путей дистанции.

Бесстыковой путь требует стабильного земляного полотна. В зоне обслуживания ПЧ-36 пока еще сохраняются 105 «больных» мест протяженностью 22,6 км. Земляное полотно здесь нестабильно, ежегодно идет его оздоровление. Кроме этой работы в текущем году путейцы поменяют 11 тысяч деревянных шпал, выправят 35 км пути и подготовятся к тяжелой снегоборьбе.

Мест с такими снежными заносами и такими тяжелыми условиями труда, как в Воркуте, в России не так много. Достигать высоких результатов здесь могут только высокомотивированные команды. В ПЧ-36 ее создать удалось. В дистанции трудится 166 человек, из них 106 монтеров пути. Монтер пути по станции Сейда Виктор Кравцов – один из опытейших, награжден знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 30 лет». Такой же высокой награды в этом году удостоена специалист по управлению персоналом Светлана Колесникова. По результатам осеннего осмотра именными часами начальника СЖД награжден дорожный мастер станции Хановой Максим Галкин. Огромный вклад в улучшение условий труда и в текущее содержание пути вносят главный инженер Владимир Крохин и заместитель начальника дистанции Алексей Ломакин. Грамотную финансовую работу ведет экономический отдел под руководством Наргизы Арслановой.

– Воркутинская дистанция пути от станции Шор до станции Чум находится в границах строительства Северного широтного хода. От него зависит дальнейшее развитие нашего края. Мы честно вносим свой вклад в это большое дело, работаем на свое будущее, – сказал Виктор Логинов.

Инвестиционные проекты в Арктике и ЯНАО

В рамках подготовки к 9-му ежегодному международному форуму и выставке «ЯМАЛ АРКТИКА НЕФТЕГАЗ 2022», который пройдет 29–30 ноября, в г. Тюмень, команда компании «Восток Капитал» подготовила для вас отчёт о крупнейших инвестиционных проектах нефтегазовой отрасли в ЯНАО и Арктическом регионе.

Во время форума в деталях будут обсуждаться инвестпроекты транспортной инфраструктуры, комплексного обустройства месторождений, газопереработки и газохимии.

Некоторые из проектов по обустройству месторождений и транспортной инфраструктуры, о которых рассказывается в отчёте:

- Строительство метанольного завода в НАО, Русхим: проект по строительству в НАО завода по производству метанола и портового терминала с выходом на Северный морской путь, общие инвестиции – более 200 млрд рублей;
- Северный морской путь, Росатом: главная арктическая магистраль страны, к 2024 году объём инвестиций составит 1 трлн рублей;
- Обустройство Крузенштернского месторождения, Газпром добыча Надым: планируется строительство 12 кустовых площадок, в том числе 7 — на искусственных островах непосредственно в акватории Карского моря и в поймах рек, фонд эксплуатационных скважин на полное развитие составит до 208 единиц;
- Северный широтный ход, РЖД: в общей сложности строительство железнодорожной магистрали оценивается в 260 млрд рублей;
- Разработка Тамбейского месторождения, Газпром недра и РусГазДобыча: совместное предприятие будет разрабатывать и обеспечивать обустройство Тамбейского месторождения с началом добычи газа в 2026 г.;
- Морской порт Индига, Корпорация АЕОН: новый морской глубоководный порт рассчитан на общий объём операций по перевалке грузов в 80 млн тонн, инвестиции составят более 300 млрд рублей и другие мегапроекты.

Генеральный спонсор: Газпромбанк.

Логистический партнёр: Fesco Transportation Group.

Источник: seanews.ru, 08.09.2022

«Гермес Групп» переходит на BIM-проектирование

<...>

В начале этого года специалисты проектно-технического отдела «Гермес Групп» разработали информационные модели (ИМ) в ПО Revit на ФОСВ, колодцы и резервуары для Екатеринбургского проектно-изыскательского института «Уралжелдорпроект». Предоставленные ИМ будут применены в проекте по развитию Северного широтного хода, разъезд 773 на участке Пангоды – Новый Уренгой Свердловской железной дороги.

Источник: ADVIS.ru, 05.09.2022

Власти Ямала не видят угроз для Северного широтного хода в связи с санкциями

Только российские материалы и компоненты задействованы в реализации Северного широтного хода (СШХ), поэтому западные санкции или трудности с поставкой оборудования из-за рубежа проекту не грозят. Об этом сообщил губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов на полях Восточного экономического форума (ВЭФ).

«В части этого проекта – никак не повлияют. Даже автоматика, которая есть, она вся отечественная», – сказал он, отвечая на вопрос корреспондента ТАСС о проблемах с поставками западного оборудования.

Артюхов добавил, что сейчас Ямал активно занимается реализацией проекта. Ранее президент России Владимир Путин заявил, что стройка на объектах СШХ должна начаться уже в 2022 году.

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.

Источник: tass.ru, 05.09.2022

В Новом Уренгое вице-премьер Александр Новак и губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов обсудили развитие газодобычи на Ямале

2 сентября, в Новом Уренгое состоялось совещание под руководством заместителя Председателя Правительства РФ Александра Новака, посвященное развитию Ямала как крупнейшего газодобывающего региона Российской Федерации.

<...>

«Мы провели совместно с ключевыми недропользователями оценку перспективной добычи сложных запасов в Надым-Пур-Тазовском районе. Необходима комплексная программа развития этой территории, которая будет включать в себя как технологические решения, так и меры налогового стимулирования, которая будет идти в связке с реализацией поручений Президента по развитию Северного морского пути и строительству Северного широтного хода. Наша задача – развивать не только новые месторождения на севере региона, но и поддерживать развитие там, где уже созданы рабочие места, постоянно проживают люди. Освоение сложных запасов Надым-Пур-Тазовского региона даст перспективу на годы вперед нашим активным центрам газодобычи», – прокомментировал итоги совещания Дмитрий Артюхов.

<...>

Источник: sever-press.ru, 02.09.2022

Рабочие профессии – по современным стандартам: в Коми обновляют техникумы и колледжи

Современные мастерские по компетенциям «Управление локомотивом» и «Окраска автомобиля» позволят готовить специалистов рабочих профессий по международным требованиям.

«Оснащенные мастерские помогут студентам получать передовые знания, которые востребованы нашими работодателями сейчас, и даже сработать на опережение: подготовить специалистов ближайшего будущего. В связи с планируемым строительством железнодорожного Северного широтного хода резко возрастет потребность в квалифицированных кадрах локомотивного хозяйства. Мастерская по компетенции «Машинист локомотива» открывает возможность готовить таких специалистов», – отметила в приветственном слове Заместитель Председателя Правительства Республики Коми Лариса Карачева.

Оборудовать мастерские помогла победа Республики Коми в конкурсном отборе федерального проекта «Молодые профессионалы» нацпроекта «Образование». Благодаря этому из федерального бюджета на создание мастерских в Микуньском железнодорожном техникуме выделено более 18 млн рублей, свыше 10 млн рублей добавила республика на проведение ремонтных работ в учебных мастерских, еще 473 тысячи привлекли из внебюджетных источников техникума.

<...>

«Я благодарю команду техникума за оперативную и слаженную работу по созданию мастерских. Мы в республике уже четвертый год открываем такие пространства в учреждениях профессионального образования и сразу замечаем, как меняется жизнь в организации с момента их появления. Студенты учатся с увлечением, педагоги стремятся к новым вершинам и совершенствуются в своей профессии. Более того, мы видим заинтересованность работодателей и партнеров, потому что иногда оборудование мастерских превосходит по масштабу и качеству то, что есть на предприятиях», – отметила и.о. министра образования Республики Коми Наталья Якимова.

<...>

Источник: gov.rkomi.ru, 24.08.2022

Артюхов заявил о строительстве железнодорожного вокзала в Надыме

Артюхов заявил о строительстве железнодорожного вокзала в Надыме. Объект является долгожданным для горожан: пока ближайший вокзал находится лишь в Новом Уренгое, что доставляет неудобства пассажирам.

Отвечая на вопрос надымчанки о строительстве вокзала, губернатор отметил: объект железнодорожной инфраструктуры появится. Однако это будет связано с возведением СШХ – предварительные договоренности с РЖД у региона уже есть. «Мы это будем делать самостоятельно, как регион, но в рамках проекта все запланировано. Тут будет вокзал. Как только приступаем к строительству дороги, это займет 3,5–4 года, параллельно начнем заниматься вокзалом», – прокомментировал Артюхов.

Источник: yamal1.ru, 15.08.2022

Правительство Коми пересчитало инвестиции из-за санкций

В 2020-м впервые за три года в республике был рост инвестиций. Но в 2021-м объем капиталовложений снизится на 13%. В этом году в правительстве ожидают, что инвестиций в основной капитал будет еще меньше.

В Коми принята стратегия социально-экономического развития региона до 2035 года, но каждый год правительство обновляет прогнозные значения, опираясь на текущую ситуацию. Прогноз социально-экономического развития республики на 2023-й и последующие два года был утвержден 10 августа. В документе говорится и об инвестициях.

Согласно прогнозу, в 2020 году объем израсходованных инвестиций в основной капитал составил 137,8 млрд рублей, в 2021-м – 119,8 млрд. Этот год республика, скорее всего, закончит с отрицательной динамикой. Это подтверждает и текущая ситуация (в первом квартале объем инвестиций сократился на 4%), и новая редакция прогноза. В нем говорится, что, по оценке, объем инвестиций в основной капитал составит 117,8 млрд рублей, то есть на 14,5% в сопоставимых ценах меньше, чем было в 2020-м, и на 1,7% меньше результата 2021 года.

На динамику инвестиционной активности окажут влияние инвестиционные вложения предприятий добывающей и обрабатывающей отраслей, транспортного сектора в сфере развития сухопутного и трубопроводного транспорта.

Как ожидается, в добывающей промышленности объем инвестиций в основной капитал снизится на 0,7%, при этом в нефтяной и газовой отрасли – на 8%. В угольном секторе будет рост, причем на 92%, капиталовложения будут направлены на подготовку к вводу в эксплуатацию трех блоков на шахтах «Воргашорская», «Воркутинская» и «Комсомольская», а также на закупку основного и вспомогательного технологического оборудования..

В обрабатывающих производствах капитальные вложения вырастут на 21,4%, что будет обусловлено увеличением инвестиций в производство бумаги и бумажных изделий (на 39,2%).

В энергетике прогнозируется снижение объема инвестиций на 9,1%.

«В среднесрочном периоде инвестиционная деятельность организаций будет зависеть как от общеэкономической ситуации в стране, так и от проводимых в республике мероприятий по формированию благоприятных условий для ведения бизнеса и улучшению состояния инвестиционного климата», – говорится в прогнозе.

В 2023-2024 годах, по оценке, объем инвестиций в основной капитал не будет превышать 100 млрд рублей по консервативному сценарию и 120 млрд по

базовому. Роста в сопоставимых ценах не будет: ожидается снижение в пределах 4-13% по обоим сценариям. «Снижение объемов инвестиций связано с нестабильной политической ситуацией в стране, введением санкций со стороны недружественных стран, повлиявших на удорожание стоимости приобретаемых основных средств, а также ограничениями по приобретению импортной техники», – сказано в документе.

В 2025 году прогнозируется рост инвестиций на уровне 2,9-6% к уровню 2024 года. Значительный объем средств будет направлен ОАО «РЖД» на реализацию проекта по усилению железнодорожной инфраструктуры на Северной и Свердловской железной дороге для пропуска дополнительного грузопотока по проекту, предусматривающего создание Северного железнодорожного широтного хода. По консервативному сценарию в 2025 году объем капиталовложений составит 104,7 млрд рублей, по базовому – 131,6 млрд.

Источник: bnkomi.ru, 15.08.2022

Одобрено выделение из ФНБ более 70 млрд рублей на Северный широтный ход

Правительство прорабатывает источники финансирования строительства Северного широтного хода, предварительно одобрено выделение части средств из Фонда национального благосостояния (ФНБ), сообщил в интервью «Интерфаксу» вице-премьер – министр промышленности и торговли Денис Мантуров.

«По состоянию на сегодня могу сказать, что уже поддержано выделение свыше 70 млрд рублей из ФНБ на строительство Северного широтного хода. Однако этих средств недостаточно для полной реализации проекта, поэтому ведем работу по поиску дополнительных источников финансирования», – сказал он.

Он напомнил, что в 2021 году планировалось финансирование проекта за счет инфраструктурного бюджетного кредита правительству Ямало-Ненецкого автономного округа, однако в начале текущего года было принято решение о «перераспределении указанных средств ИБК на поддержку иных приоритетных и значимых инфраструктурных проектов».

Мантуров отметил, что реализация этого крупного проекта важна и для российской металлургической отрасли. «Такие масштабные инфраструктурные стройки стимулируют потребление металлопродукции внутри страны, позволяя компенсировать снижение объемов экспорта», – уточнил вице-премьер.

В середине апреля президент Владимир Путин поручил приступить в 2022 году к активному строительству Северного широтного хода. Ранее правительство предлагало 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», – говорил в марте вице-премьер Марат Хуснуллин.

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, 15.08.2022

Севморпуть: позитивные перспективы для Ямала

Правительство России утвердило план развития Северного морского пути (СМП) до 2035 года, общий объем финансирования – почти 1,8 трлн рублей. В него вошли более 150 проектов, при этом четыре из них реализуются на территории Ямала. Это строительство железнодорожного Северного широтного хода, создание терминала СПГ и газового конденсата «Утренний», строительство железнодорожной магистрали Бованенково-Сабетта (СШХ-2) и промышленные проекты, которые обеспечат значительную часть грузовой базы СМП. Все запланированные работы нацелены на обеспечение круглогодичного функционирования СМП и равномерное распределение растущей нагрузки на этот морской транспортный коридор.

Включение значительного количества проектов Ямало-Ненецкого автономного округа в план развития СМП подчеркивает ключевую роль ЯНАО.

Развитие СМП связывают со строительством СШХ (проект железной дороги длиной 707 км, которая соединит Северную и Свердловскую железную дороги, а также западную и восточную части ЯНАО); с его продолжением СШХ-2 (железнодорожная магистраль из Бованенково в Сабетту), которая предполагает круглогодичный наземный доступ к Северному морскому пути. Ямал как самый промышленно развитый регион российской Арктики обеспечит значительную часть грузовой базы СМП.

СШХ стал первым проектом в списке мероприятий по развитию железнодорожных транспортных коридоров в целях увеличения грузопотока. Несмотря на различные слухи о том, что проект СШХ могут приостановить, утвержденный план развития СМП ставит точку в этом вопросе. Пересмотр финансовой модели создал возможности для реализации проекта в условиях экономических ограничений. Правительство ЯНАО выступает неформальным координатором проекта; ответственными исполнителями являются также «Росатом», «РЖД», «Газпром».

Расширение мощности Северного морского пути, а с ним и СШХ влияет не только на темпы развития Арктики, но и на перспективы развития ЯНАО. Запуск новой железной дороги позволит создать рабочие места на самой железной магистрали, а также на новых месторождениях. Это и вклад в решение транспортного вопроса Ямала: благодаря новой дороге будет обеспечена круглогодичная связь основных городов и населенных пунктов округа.

Развитие СМП – это развитие потенциала ЯНАО. Поставки по СМП быстро росли на протяжении последних лет, достигнув 35 млн т по итогам 2021 года. К 2024 году объем перевозок по СМП должен составить около 90 млн т, а к 2030 году превысить 200 млн т. Такая тенденция позволит увеличить прибыль арктических регионов (увеличить грузооборот и приток средств). Ожидаем и прирост инвестиций в отдельные субъекты Арктической зоны.

Источник: regcomment.ru, 11.08.2022

На трассе Северного широтного хода построят разъезд

Северный широтный ход (СШХ) – самый масштабный проект железнодорожного строительства в Арктической зоне. Президент России Владимир Путин поручил приступить к активному строительству объектов СШХ уже в 2022 году. Целью реализации проекта является создание и эксплуатация железнодорожной линии общего пользования Обская – Салехард – Надым и реконструкция (достройка) железнодорожных подходов к нему для

перевозки 23,9 млн тонн грузов. Задачами проекта являются сокращение протяженности транспортных маршрутов, а также развитие Арктической зоны Российской Федерации. Кроме того, реализация проекта СШХ способствует решению проблемы перегруженности существующего Южного хода, выходящего на Транссибирскую магистраль. В конце июля положительное заключение Главгосэкспертизы получил проект по усилению и достройке участка железнодорожных путей общего пользования, разъезд Ныда, на перегоне Пангоды – Новый Уренгой.

«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 Владимир Путин на совещании по вопросам развития Арктической зоны в апреле этого года.

В рамках развития Северного широтного хода ведутся работы по проектированию разъезда Ныда, расположенного на 753-м километре перегона Пангоды – Ягельная Свердловской железной дороги. Разъезд планируют построить с укладкой главных и приемоотправочных путей общей длиной около 1,31 км. Строительство будет проходить в сложных условиях вечной мерзлоты.

«Проектные параметры возводимой железнодорожной инфраструктуры в рамках развития Северного широтного хода обеспечивают скорость движения пассажирских и грузовых поездов 90 и 80 км/ч соответственно, при безостановочном пропуске по главному пути разъезда Ныда. Скорость движения по приемоотправочным путям – до 40 км/ч. Расчетная пропускная способность участка составляет 25 пар поездов при параллельном графике движения», – сообщил Александр Кухарь, главный специалист отдела объектов транспортного комплекса Управления объектов транспортного и гидротехнического назначения Главгосэкспертизы России.

Поперечная схема расположения приемоотправочных путей выбрана в связи со сложными местными условиями, наличием пересечений с автомобильной дорогой и инженерными коммуникациями. Со стороны поста электрической централизации (ЭЦ) планируется устройство низкой платформы из железобетонных плит для посадки и высадки работников, занимающихся обслуживанием пути.

Работы пройдут в Надымском районе Ямало-Ненецкого автономного округа, в 154 км к северо-востоку от города Надым и в 36 км юго-западнее от города Новый Уренгой. Застройщик – ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»). Генеральный проектировщик – АО «Росжелдорпроект».

На Ямале до 2035 года появится железная дорога и другие объекты в рамках развития Северного морского пути

В распоряжении главы кабмина Михаила Мишустина о плане развития Северного морского пути до 2035 года, опубликованного 4 августа на официальном сайте правительства РФ, говорится о строительстве Северного широтного хода.

Параллельно с развитием Севморпути будет построена железная дорога Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево и железнодорожные подходы к ним. Отметим: ранее президент России Владимир Путин поручил начать строительство железнодорожного Северного широтного хода (СШХ) и создать железнодорожную магистраль Бованенково – Сабетта в рамках проекта СШХ-2.

Профильным министерствам, правительству ЯНАО и компаниям «Российские железные дороги» и «Газпром» поручено сделать технико-экономическое обоснование по строительству продолжения Северного широтного хода. Он них ожидают и предложений по развитию терминалов порта Сабетта. В документе также говорится о необходимости подготовить прогноз добычи полезных ископаемых на месторождениях, расположенных на территории арктической зоны, до 2035 года.

По плану, в поселке Сабетта до 2035 года появятся комплексные объекты, в которых разместятся арктические поисково-спасательные отряды, подразделения органов повседневного управления и авиационно-спасательные звенья МЧС России.

Кроме того, в Сабетте планируется построить корпус для размещения подразделений Федерального медико-биологического агентства, чтобы при необходимости можно было обеспечить ликвидацию медико-санитарных последствий ЧС.

Источник: sever-press.ru, 04.08.2022

Мишустин утвердил план развития Северного морского пути до 2035 г.

Председатель правительства РФ Михаил Мишустин подписал распоряжение, утверждающее План развития Северного морского пути (СМП) до 2035 года, сообщила пресс-служба правительства.

Общий объём финансирования плана – почти 1,8 трлн рублей, документ включает в себя более 150 мероприятий.

Как сообщила пресс-служба вице-преьера Юрия Трутнева, под руководством которого велась работа по подготовке плана, мероприятия структурированы по пяти ключевым направлениям: грузовая база, транспортная инфраструктура, грузовой и ледокольный флот, безопасность судоходства по Севморпути, а также управление и развитие судоходства по СМП.

Раздел «Грузовая база» включает осуществление мониторинга ключевых инвестиционных проектов, обеспечивающих грузовую базу Севморпути. Предусматривается в срок до 1 октября 2022 г. заключение взаимобязывающих соглашений между Минвостокразвития, Госкорпорацией «Росатом» и грузоотправителями в части ежегодного обеспечения грузопотока по Севморпути. Кроме того, разделом предусматриваются мероприятия по развитию Севморпути как национальной транспортной артерии для доставки грузов из западной части страны в восточную и в обратном направлении, в том числе грузов северного завоза.

Разделом «Транспортная инфраструктура» предусмотрено обеспечение перевозок в акватории Севморпути сопутствующей транспортной инфраструктурой, в первую очередь портовой и железнодорожной. Так, сейчас идёт строительство терминалов «Утренний», «Бухта Север», «Енисей», развитие Мурманского и Архангельского транспортных узлов, создание западного и восточного портов-хабов для транзитной линии с российским оператором. Для создания транспортных коридоров, обеспечивающих ввоз/вывоз грузов в направлении морских портов, предусматривается создание Северного широтного хода, железнодорожной ветки Лавна – Выходной и формирование технико-экономического обоснования для проекта СШХ-2. Отдельное внимание уделено мероприятиям по дноуглублению в акватории Севморпути на лимитирующих речных и морских участках.

<...>

Источник: interfax-russia.ru, 04.08.2022

Смена приоритетов: как Екатеринбург впишется в новую логистическую карту страны

После изменения транспортного сообщения в связи со спецоперацией на Украине российские власти поставили задачу проработать другие направления транспортировки международных грузов. В ближайшие годы развитие должны получить маршруты через северную и восточную границу страны. Что нужно

для их развития и как Средний Урал может вписаться в новую карту перевозок, «Бизнес Журнал» узнал у экспертов логистической отрасли.

Смена направлений

Весной этого года грузопотоки в России развернулись на 180 градусов, сменив западное направление на восточное. Часть грузов пошла на юг страны, благодаря чему загрузка портов Новороссийска и Темрюка увеличилась по сравнению с прошлыми годами, рассказал «Бизнес Журналу» президент Уральской логистической ассоциации (УЛА) Николай Тушин.

По словам исполнительного директора УЛА Марины Журавской, объем международных грузоперевозок этой весной значительно снизился, но сейчас постепенно восстанавливается за счет неустоявшихся цепочек поставок. Также активно развивается параллельный импорт через Турцию, Казахстан, Армению.

«Внутрироссийские перевозки, наоборот, увеличиваются, в основном за счет строительных грузов, металлов, необходимых для реализации новых проектов», - отмечает она.

Николай Тушин, глава Уральской логистической ассоциации:

«Если говорить об объемах перевозок, то за май и июнь 2022 года погрузка грузов снизилась на 5%, хотя по экспорту и угольным грузам это снижение значительно больше. Однако произошел рост контейнерных перевозок (от 1% на Свердловской дороге до 30% в некоторых регионах страны)».

Высокая нагрузка в новых условиях ложится на железную дорогу.

Андрей Судовых, генеральный директор компании РПП (Екатеринбург), занимающейся проектированием железнодорожных путей и инфраструктуры, отмечает, что в новых условиях необходимо усиление магистральной железнодорожной инфраструктуры общего пользования, особенно на восточном направлении: там она работает на пределе и не готова к значительному увеличению объема грузоперевозок.

Восток: модернизация Транссиба

По данным главного таможенного управления Китая, в первом полугодии 2022 года товарооборот России и Китая вырос на 27,2% больше по сравнению с аналогичным периодом 2021 года. Восточное направление становится лидирующим в РФ в сфере грузоперевозок. Главными транспортными артериями там остаются Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали. Сейчас эти транспортные артерии работают на пределе возможностей.

«Транссиб является узким горлышком в перевозке грузов на дальневосточном направлении. Очень большой перекоп в грузопотоках наблюдается на участке от Иркутска до Сковородино. В направлении с запада на восток грузонапряженность составляет порядка 140-160 млн тонн, а в

направлении с востока на запад грузонапряженность не достигает 70 миллионов тонн», – рассказывает Андрей Судовых (РПП). Среди наиболее проблемных точек на пути Транссиба он называет, в частности, станцию Карымскую, где отсутствие собственного локомотивного парка затрудняет движение с запада на восток. На пределе работают и отдельные пограничные переходы с Китаем. Это станция Забайкальск в Забайкальском крае. Ее загрузка должна вырасти уже в обозримой перспективе за счет появления новых проектов, а вместе с ней будет расширена и пропускная инфраструктура.

В развитии хаба задействованы уральцы. «Сейчас в Забайкальске строится зерновой терминал на 16 млн тонн/год, где мы принимаем участие», – рассказывает Андрей Судовых.

Андрей Судовых, генеральный директор ООО РПП:

«Существенным ограничением для пропускной способности Транссиба является большое количество кривых участков, которое иногда достигает до 80%. Это сказывается на скоростях движения: иногда грузовые поезда на перегонах больше 40-60 км/ч не идут. Контактная сеть, построенная под электровозы ВЛ-80, не в самом лучшем состоянии. Часто приходится ждать минут 30 после прохода поездов, чтоб она немного остыла, летом при +30 это занимает время. Думаю, что для этого нужно построить второй путь на БАМе, чтобы на него перекинуть часть грузопотока, и Северный широтный ход, который будет идти по полярному кругу и спускаться от Якутска к Сковородино. И тогда часть грузопотока можно перекинуть на эти направления и начать мероприятия по спрямлению Транссиба и массовой перестройки инфраструктуры с целью повышения скоростей».

Север: новые проекты

Разгрузить железнодорожные пути должны мультимодальные перевозки. Флагманом в этой сфере должен стать Северный морской путь. Президент страны Владимир Путин на совещании в июле этого года поручил Правительству РФ утвердить план развития данного направления уже к 1 августа. Стратегическая цель – сделать Северный морской путь глобальной и круглогодичной транспортной артерией.

Пресс-служба полномочного представителя Президента в Дальневосточном округе:

«Общий объем финансирования плана развития Севморпути до 2035 года может составить порядка 2 трлн рублей. При этом предполагается, что к 2035 году частые инвесторы вложат около 15,6 трлн рублей в развитие инвестиционных проектов, формирующих грузовую базу Северного морского пути, что обеспечит прирост валового продукта на 28,5 трлн рублей и

налоговые поступлений во все уровни бюджетной системы Российской Федерации в размере 16,3 трлн рублей».

«Второе дыхание» может получить и проект железнодорожной магистрали «Северный широтный ход» в Ямало-Ненецком автономном округе. Это совместный проект правительства РФ, правительства ЯНАО, ПАО «Газпром», ОАО «РЖД» и АО «Корпорация развития».

Создание пути по маршруту Обская–Салехард–Надым–Хорей обсуждается уже несколько лет. В апреле этого года президент России Владимир Путин утвердил поручение о начале строительства Северного широтного хода в 2022 году.

«Вести грузы из Владивостока в Москву по Северному широтному ходу короче на 2500 км, нежели по земле. Сокращение маршрута доставки грузов в условиях изолированности на западных рынках позволит предприятиям западной части нашей страны быть более конкурентными на восточных рынках», – поясняет Андрей Судовых (РПП).

Урал: транспортный хаб

Свердловская область располагается на пересечении транспортных потоков между западной и восточной частью страны. По словам Николая Тушина (УЛА), снижения грузопотока на Среднем Урале этой весной не произошло. «В этом плане наш регион оказался наиболее устойчивым к нестабильной внешней среде», – резюмирует он.

В новых условиях Средний Урал планирует развивать свой статус «перевалочного хаба». Изменения инициирует не только бизнес, но и региональные власти. В июле этого года губернатор Свердловской области поручил определить состав рабочей группы по созданию проекта «Сухой порт». Располагаться новый перевалочный хаб должен в районе аэропорта Кольцово.

«У нас есть возможность создать современный «Сухой порт», предоставляющий возможности быстрой обработки и транспортировки железнодорожных и автомобильных грузов. Дополнительные возможности для развития порта открывает строительство федеральной трассы Москва – Казань – Екатеринбург с выходом на Тюмень и Челябинск. Безусловно, в рамках проекта необходимо предусмотреть создание как высокопроизводительных рабочих мест, так и социальной инфраструктуры», – подчеркнул Евгений Куйвашев, выступая на заседании правительства.

В состав рабочей группы должны войти представители Росимущества, Росреестра, Свердловской железной дороги, крупнейших сетевых компаний, бизнес-структур, а также руководители исполнительных органов власти и местного самоуправления. Поручение подготовить предложения по составу

межведомственной комиссии дано первому заместителю губернатора Алексею Шмыкову.

Коммерческий директор Дмитровского логистического парка, председатель комитета складской и индустриальной недвижимости Института логистики и управления цепями поставок Александр Перфильев считает, что необходимые объемы складских площадей для проекта в столице Урала есть уже сейчас.

Александр Перфильев, коммерческий директор Дмитровского логистического парка, председатель комитета складской и индустриальной недвижимости Института логистики и управления цепями поставок:

«Сухой порт – это в первую очередь внутренний терминал, непосредственно связанный автомобильным или железнодорожным сообщением с морским портом. Он выполняет функции центра для перевалки морских грузов на внутренних направлениях. То есть на терминале происходит приемка контейнеров с железной дороги и далее идет доставка на склады как уральского, так и соседних регионов. Несмотря на то, что вакантных площадей в Свердловской области не более 5%, при необходимости они смогут забрать часть пришедших грузов».

По мнению Александра Перфильева, однако пальму первенства у Москвы и Санкт-Петербурга Сухой порт не заберет. Скорее, Екатеринбург следует сравнивать с Новосибирском, у которого сейчас примерно такой же объем качественных складов.

Этого же мнения придерживается и независимый эксперт рынка складской недвижимости Виталий Хиль. Фактически Екатеринбург уже является крупным логистическим хабом, обслуживающим Уральский федеральный округ, говорит он.

Виталий Хиль, независимый эксперт в сфере логистики:

«При росте объемов производства грузопотоки, обслуживающие регион, будут расти. С точки зрения обслуживания Европейской части России Екатеринбургу будет сложно конкурировать с Московским регионом, так как проще доставлять туда контейнеры напрямую поездами. Также важную роль в перевалке грузов играет Новосибирск. Для распределительной логистики необходимый объем складов есть, но дефицит может составить 200-300 тыс м² в течение 3-5 лет».

Состав рабочей группы по созданию проекта «Сухой порт» в Свердловской области должен быть определен до 1 августа.

СШХ укрепит стальной хребет русского великана

В 1900 году, когда идея Северного широтного хода пребывала в зачаточном состоянии, аналогичный по значимости Транссиб зарубежная пресса окрестила «позвоночным хребтом русского великана».

И вот пришло время усилить царский хребет стальными конструкциями СШХ, построить сотни километров железных дорог, возвести новые мосты. А еще пришло время вспомнить предысторию этого проекта, ведь она подтверждает старую истину: русские долго запрягают, но очень быстро едут.

В конце XIX – начале XX века в Российской империи начался бум железнодорожного строительства. Оказалось, что это новое направление в экономике и промышленности приносит баснословные доходы. Царское правительство предоставляло деятельным людям различные льготы, частично финансировало перспективные проекты и так далее. В итоге инвесторы могли получить до 500–600 процентов годовых.

Впрочем, была у этого отрадного явления и обратная сторона – невысокая эффективность управления железнодорожным хозяйством. И чем больше иностранного капитала было в том или ином проекте, тем хуже было для самих дорог. Зарубежные инвесторы действовали по принципу – бизнес, и ничего личного, ничуть не заботясь об интересах державы. Они буквально выжимали все соки из перспективных проектов, и тогда правительство решило доли таких концессионеров выкупать.

Художник-прожектёр или провидец?

Сибирь не была исключением. Здесь активно прокладывались новые «чугунки», как тогда называли железные дороги. Самая известная – Транссибирская магистраль. Она строилась с 1891 по 1916 год и, в отличие от других проектов своего времени, уже без привлечения иностранного капитала. Сейчас эта дорога входит в Книгу рекордов Гиннеса как самая протяженная в мире – 9288 километров.

В это же время нашлись энтузиасты, которые доказывали, что необходима еще одна железная дорога, которая прошла бы гораздо севернее. Одним из инициаторов её сооружения был художник Александр Алексеевич Борисов.

Он родился в 1866 году. Когда ему исполнилось пятнадцать лет, самостоятельно пришёл в Соловецкий монастырь, чтобы учиться рисованию. Позже его работы увидел президент Академии художеств Великий князь Владимир Александрович. По его протекции начинающему художнику была выделена стипендия, и в сентябре 1886 года он переехал в Санкт-Петербург. Закончил Академию художеств, но продолжал учиться у Шишкина и Куинджи.

В 1894 году выдающийся русский государственный деятель Сергей Юльевич Витте на пароходе «Ломоносов» отправился в экспедицию на Север. Штатным художником взяли Борисова, так исполнилась его детская мечта побывать в Арктике. После этой командировки этюды живописца экспонировались на академической выставке. Люди впервые увидели всю суровую красоту Арктики, а знаменитый художник Васнецов выразил неподдельное восхищение мастерством Борисова. Даже сам Третьяков купил несколько его работ для своей коллекции. С тех пор Александра Алексеевича стали называть первым живописцем Арктики.

Арктика продолжала манить Борисова. В 1900 году он с восьмью спутниками отправился зимовать на Новую Землю. Экспедиция длилась четырнадцать месяцев, за это время зимовщики нанесли на карту берега заливов, давая бухтам и горным вершинам имена художников, учёных и тех, кто способствовал освоению Русского Севера. После этого Александр Алексеевич уехал в Америку, а когда вернулся, включился в продвижение железнодорожных проектов.

Надо отдать должное, Борисов подошел к этой работе весьма вдумчиво. Он обратил внимание на то, что Транссибирская магистраль не имела прямых путей выхода к немногочисленным портам Северного морского пути. Исследователь считал это серьёзным упущением, но его оппоненты возражали: морские порты свободны ото льда всего несколько месяцев в году, тянуть к ним железнодорожные ветки – роскошь, которая, скорее всего, никогда не окупится. «По северной «чугунке» нечего будет возить», – заявляли они с умным видом.

А потом грянула Первая мировая война, и оказалось, что художник был дальновиднее многих высокопоставленных чиновников, промышленников и купцов.

Александр Борисов приводил аргументы в защиту будущей железной дороги: «С возникновением настоящей войны наши моря Балтийское и Чёрное оказались для нас закрытыми и провоз по ним товаров как за границу, так и обратно совершенно прекратился».

Свои мысли Борисов изложил в книге «Обь-Мурманская железная дорога».

С этим мнением уже невозможно было спорить, время доказало правоту слов Борисова. Между тем о его грандиозном плане узнали за границей. В одном из берлинских журналов была опубликована статья «Железная дорога Обь-Архангельск», которую написал некий журналист из Петербурга. Естественно, он ссылаясь на надёжные источники, которые сообщали, что в России в спешном порядке разрабатывается проект железных дорог, где в первую очередь должны были быть соединены Архангельск с Обью. В статье

приводились и другие варианты сибирских железных дорог. Кроме этого, репортёр сообщил, что «железка» должна заработать минимум через три года.

Большой интерес к смелому проекту железной дороги, проходящей вдоль Северного морского пути, проявил Эдвард Ганневиг, владелец крупной банковской фирмы из Норвегии. Надо отметить, что этот делец оставил достаточно неоднозначный след в истории России.

Как и большинство иностранных концессионеров, он хотел получить много, даже слишком. Помимо прочего, он требовал концессии на вырубку леса на всём протяжении «чугунки». По самым скромным подсчётам получалось, что под вырубку он запросил более ста тысяч квадратных километров. А ещё он возжелал разрешение на добычу алмазов, нефти, угля и прочих полезных ископаемых, которые нашлись бы в районе дороги.

Первая концессия советского правительства

В разгар Первой мировой войны правительству Российской империи было уже не до развития Сибири, у страны были более насущные проблемы. Но компаньоны не теряли веры в свой проект и после Февральской революции обратились к Временному правительству. Там их поддержали, но само правительство оказалось временным. Когда же выяснилось, что большевики пришли «всерьёз и надолго», Борисов и Ганневиг предложили идею строительства железной дороги ленинскому правительству.

В январе 1919 года Советом народных комиссаров был принят «Декрет о железнодорожной программе на 1919–1920 гг.». Кстати, большую роль в этом сыграл Феликс Дзержинский. Уже в следующем месяце Совет народных комиссаров под председательством Ленина одобрил проект строительства Великого Северного пути по маршруту: Обь – Котлас – Сорока – Званка.

Это была первая концессия, предварительно подписанная между советским правительством и иностранным капиталом.

Вторым пунктом документа значилось: «Признать предоставление концессии представителям иностранного капитала с принципиальной точки зрения допустимым во всех тех случаях, когда только таким путем может быть достигнуто развитие производительных сил».

Этот договор посчитали «практически необходимым», и даже было решено приступить к его реализации. Ленин писал по этому поводу: «...лучше заплатить дань иностранным капиталистам, а железные дороги построить. От этой дани мы не погибнем, а если не сладим с железнодорожным движением, то мы можем погибнуть потому, что народ голодает, как ни вынослив русский рабочий, но есть предел выносливости».

Почему-то эти слова привязывают к строительству Транссибирской магистрали. Как бы там ни было, но в новом правительстве были

здравомыслящие люди. Добавлю, что некоторые специалисты работали ещё при царском режиме и хорошо знали, что такое концессия «по-европейски».

Пункт № 6 этого документа «смешал все карты» норвежцу: «Поручить народному комиссариату военных дел дать в двухнедельный срок обстоятельное заключение по данному проекту с военной и стратегической точек зрения». После тщательной проверки финансовых дел норвежца был дан категорический ответ: «Нет». Официально Ганневигу объяснили, что он не смог предоставить «гарантий кредитоспособности». Но скорее всего, после доскональной проверки выяснилось, что этот «благотворитель» занимался банальной спекуляцией. К тому же он требовал слишком много, например, 50 миллионов рублей и право на разработку прилегающих к «чугунке» территорий.

Вот так первые советские чиновники научились отличать добросовестных инвесторов от всех прочих. Молодая власть показала им свои крепкие зубы и доказала способность защитить государственные интересы.

Кстати, слово «концессионеры» благодаря писателям Ильфу и Петрову в книге «12 стульев» стало нарицательным. Вспомним, как после исторического торга в дворницкой Остап Бендер и Ипполит Воробьянинов заключили договор о долях после продажи клада, зашитого в стуле. И с лёгкой руки Бендера они стали концессионерами.

Можно понять, почему писатели так смеялись над «концессионерами». Дело в том, что несмотря на призывы Ленина привлекать иностранный капитал, эти договоры заканчивались одним – как только бизнес становился рентабельным, его начинали «кошмарить», а потом и экспроприировать. Впрочем, были случаи, когда предприятия, принадлежащие зарубежным капиталистам, государство выкупало. Хотя, если внимательно исследовать подобные истории, это касалось лишь тех, кто более-менее честно вёл дела.

СШХ – от мечты художника к строительству

Несмотря на поражение Ганневига, Александр Борисов не опустил руки и продолжил пробивать свой проект «железнодорожного хребта» в Сибири. Во многом благодаря его усилиям была построена дорога от Котласа до Мурманска, а также к Ленинграду через Коношу и Вологду. Заработала Печорская железная дорога и ещё несколько маршрутов, которые во время Великой Отечественной войны сыграли важную роль.

В 1929 году Александр Борисов и профессор Константин Григорьевич Воблый опубликовали брошюру, где снова поднимали вопрос о строительстве Великого Северного железнодорожного пути. В этом труде они сформулировали комплексный подход к освоению северных территорий, свели воедино все наиболее крупные и известные проекты других специалистов. Их

предложения привлекли внимание не только общественности, но и государственных руководителей. Ведь задачи, на которые художник и профессор давали ответы, имели исключительно важное политическое и экономическое значение. Об этом говорилось в 1930 году на заседании Дальневосточной секции Всесоюзной торговой палаты: «До сих пор на Севере мы владели географической картой, и притом далеко не верной, и не владели территорией».

К проекту железной дороги, которая стала бы альтернативой Северному морскому пути, советское правительство вернулось в 1943 году. Группа специалистов провела на севере страны масштабные геологические изыскания, а в 1947 году началось строительство самой магистрали. Эта дорога получила шифр № 501, 502 и 503. Увы, её тогда так и не достроили, забросили после смерти Сталина. В конце девяностых снова пытались реанимировать – безуспешно.

И вот теперь, по прошествии стольких лет, грандиозному проекту вновь дан «зелёный свет». Правительство РФ одобрило заявку Ямала на получение инфраструктурного бюджетного кредита для строительства СШХ ещё до начала спецоперации на Украине. С началом боевых действий были опасения, что эта работа вынужденно встанет на паузу. Но нет – Северный широтный ход по-прежнему остаётся наиважнейшим из проектов.

В апреле 2022-го президент России Владимир Путин поручил приступить к долгожданному строительству. По словам главы государства, запуск этого пути разгрузит Транссиб и БАМ «с учётом переориентации на восток наших основных экспортных ресурсов».

Вот так все предположения художника Борисова и других прозорливцев полностью подтвердились: без этой магистрали России развиваться будет очень трудно.

Народный журнал «Северяне», № 3, 2022 г.

Источник: ks-yanao.ru, 19.07.2022

Северный широтный ход целесообразно дополнить Коми-Печорской магистралью

Владимир Путин предписал доложить до 1 июля о ходе выполнения его поручения, данного в апреле с.г., по сооружению Северного широтного хода (СШХ). Срок исполнения поручения определен к 15 января 2023 г., ответственным за исполнение поручения назначен премьер-министр Михаил

Мишустин. Плюс к тому должны быть определены уточненные объем и источники финансирования мероприятий по строительству СШХ.

Контрольный срок прошел, но к настоящему времени нет официальной конкретики о ходе выполнения упомянутого поручения. Скажем, заседание государственной комиссии по вопросам развития Арктической зоны РФ, состоявшееся в конце июня, обошлось без конкретной информации о ходе выполнении поручения по СШХ. В официальном релизе заседания лишь отмечено, что «продолжается работа по развитию международного транспортного коридора Европа – Арктика – Азия». С упоминанием того, что «Транспортная стратегия РФ до 2030 года предполагает комплексное развитие морского, внутреннего водного и железнодорожного транспорта Арктической зоны России» с модернизацией всех приарктических портов РФ.

В связи с этим резонно предположить, что окончание реализации СШХ-проекта – это, по всей видимости, 2030 год?

В то же время Госэкспертиза РФ к середине текущего года одобрила ТЭО строительства новых и реконструкции ранее построенных (в 1948-1953 гг.) участков Заполярного Транссиба. То есть, с одной стороны, застоя в «доводке» этого проекта вроде бы нет. Но с другой – в связи с неопределенностями по срокам сооружения всей СШХ-магистрали в некоторых СМИ появляется «косвенная» информация о новой отсрочке сооружения той же магистрали.



Так, «Немецкая волна» 21 июня с. г. сообщила, что в РФ под сокращение попали несколько инфраструктурных объектов, подготовка к строительству которых проводилась в последние годы. Среди них называются СШХ, железная дорога Якутск – Магадан и мост на остров Сахалин. Причинами названы, со ссылками на Минвостокразвития РФ, «смена приоритетов» и «нехватка денег».

А приоритетными направлениями инфраструктурного развития Сибири/Дальнего Востока определены в том числе «развитие логистической инфраструктуры по Севморпути, создание новых погранпереходов на границе с Китаем». Аналогичную информацию сообщил «РБК» (РФ), хотя без упоминания отсрочки по Северному широтному ходу.

Пока это, правда, не получает официальных опровержений.

В то же время руководство ЯНАО в конце июня с. г. снова заявило о готовности региона финансировать сооружение своего сектора магистрали, что составляет 15-20% максимум.

Так или иначе, но реализация СШХ-проекта в конкретные сроки пока выглядит, повторимся, неопределенной. Потому что периодически меняются схемы его финансирования с их объемами; вносятся коррективы в ТЭО проекта; остаются незавершенными большинство проектов освоения нефтегазового, металлургического, химического сырья в примыкающем к СШХ обширном регионе. Впрочем, последнее связано и с неопределенностью зарубежного спроса на эти виды российской сырьевой продукции.

В любом случае переносы сроков реализации столь востребованного проекта, а это происходило, напомним, неоднократно, могут сформировать небезосновательное предположение, что новые санкции Запада оказывают-таки воздействие на стратегические проекты в России.

Между тем в середине 2020-х, то есть одновременно с СШХ, планируется реализовать не менее масштабный железнодорожный проект недалеко от СШХ-трассы: это трансрегиональная магистраль Сосногорск – Пижма – Замезное – порт Индига (Республика Коми – Ненецкий АО Архангельской области) протяженностью в 560 км. Строительство официально подтвердил в конце июня глава Коми В. Уйба.

В основном это проект тоже начала 1950-х, а конечным обозначался в тот период порт Мезень юго-западнее Индиги.

Проект предназначен, во-первых, для освоения в примыкающем регионе крупных запасов титановой, бокситовой и смежных видов руд, разнообразного химического сырья, редкоземельных материалов. Как и для развития в том же регионе лесопереработки. Во-вторых, для дополнительного выхода к порту Индига и Севморпути, притом по кратчайшему маршруту, российских экспортных грузов из Коми-Печорского региона. Вдобавок, по данным РЖД, артерия Сосногорск – Индига разгрузит Восточный ж/д-полигон (БАМ–Транссиб), а также будет привлекательна для торговых связей Казахстана с Северной Европой, поскольку из всех приарктических портов РФ именно к Индиге – наименьшее расстояние от российско-казахстанской границы.

Но высокомогущный порт в Индиге еще предстоит создать, инвестиции только в этот подпроект ныне оцениваются как минимум в 300 млрд рублей.



Что касается среднегодовой грузовой базы магистрали, она в уточненном ТЭО проекта оценивается в 67 млн тонн. А срок его реализации – 2023-2027 годы. Но заметим, что реализация того же проекта сперва планировалась на 2021-2025 годы: еще в январе 2021 г. В. Путин поручил правительству РФ до 10 мая 2022 г. уточнить трассу этой магистрали и представить конкретные предложения по ее сооружению.

Соглашение о реализации данного проекта, включающего строительство порта в Индиге, в апреле с. г. подписали губернатор Ненецкого АО Ю. Бездудный, глава Коми В. Уйба, глава совета директоров холдинга AEON (РФ) Р. Троценко, президент АО «Русские титановые ресурсы» А. Ткачук и генеральный директор АО «ИнфраВЭБ» Д. Ноздрачев. Точные объемы инвестиций/финансирования по этому комплексному проекту в текущих ценах официально еще не обозначены.

Подчеркнем: сама география предопределяет взаимную дополняемость обоих проектов. Они с учетом действующих соединительных линий в северо-западном и североуральском регионах страны сформируют единую железнодорожно-портовую систему Североевропейского, Североуральского и Сибирского регионов России.

Поэтому целесообразнее выработать общую схему финансирования проектов и определить очередность (или синхронность) их реализации в зависимости, во-первых, от решения финансовых вопросов, во-вторых – от готовности промышленных и смежных проектов в примыкающих регионах, что

требуется для полноценной загрузки этих артерий и связанных с ними портов, и в-третьих – с учетом портовых проектов по Севморпути.

Пожалуй, только такой подход обеспечит максимальную эффективность реализации всех означенных проектов. И, соответственно, комплексного экономического развития Сибири, Северного Урала и Северо-Запада России.

Источник: ritmeurasia.org, 15.07.2022

Уральский полпред придет в ХМАО дать старт строительству моста через Обь

В ХМАО 6 июля стартует строительство второго моста через реку Обь под Сургутом. На торжественную церемонию придут полномочный представитель Президента РФ в УрФО Владимир Якушев и губернатор Югры Наталья Комарова, сообщили в окружном департаменте общественных и внешних связей.

Также в мероприятии должны принять участие директор департамента дорожного хозяйства и транспорта ХМАО-Югры Константин Гребешок и руководитель компании «Мостострой-11» Николай Руссу.

Как отметили в окружном департаменте, новый мост имеет общегосударственное, стратегически важное значение для обеспечения транспортной доступности крупнейших в мире районов по добыче углеводородного сырья с регионами России, другими странами.

– Мост имеет статус объекта федерального значения. Он 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, – прокомментировали в депсвязей.

Ранее «Вестник» сообщал, что строительство второго «сургутского моста» через Обь протяженностью 1,76 километра, а с мостовыми переходами – более 45 километров, планируют закончить к 2026 году. Возводить стратегически важный объект будет компания «Мостострой-11». В настоящее время в районе Сургута есть единственный навесной мост, который обеспечивает транспортное сообщение с другими регионами, но он перегружен в 2,5 раза. Новый мост должен помочь разгрузить существующий и избежать пробок в движении по автомагистралям.

Источник: vestniksr.ru, 04.07.2022