



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ – филиал ОАО «РЖД»

**ОБЗОР ПУБЛИКАЦИЙ
ПО СЕВЕРНОМУ ШИРОТНОМУ ХОДУ**

IV КВАРТАЛ 2022

СОДЕРЖАНИЕ

«Северный широтный ход никто с повестки не снимал».....	3
Путин: Строительство в будущем Северного широтного хода не снимается с повестки	3
Спецпредставитель президента предложил перевести уголь с БАМа на Северный широтный ход	4
Удорожание больших строек требует новых расчетно-кассовых методов. Экономика финансовых пирамид должна смениться цифровым нормированием.....	4
Клепач заявил, что приостановка Северного широтного хода вызвана ограничениями добычи газа.....	8
Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I: Приоритет – это путь!.....	9
Северный широтный. Приостановка.....	10
РЖД и производители работают над 11 моделями перспективных локомотивов	12
«Признак смены приоритетов и недостаток ресурсов». Эксперты – о приостановке строительства СШХ на Ямале	13
Проектирования Северного широтного хода идет по графику – власти ЯНАО.....	14
Хуснуллин заявил, что проект Северного широтного хода на Ямале приостановлен	15
«20 главных событий России за 20 лет»: мостовой переход через Надым.....	16
Эксперт ПОРА: Строительство порта Индига станет ярким примером повышения связности арктических территорий.....	17
Порт в центре России.....	19
Левитин: Восточный полигон и СШХ необходимо связать в Транспортной стратегии до 2030 года.....	21
От Ижмы до Сосногорска.....	22
Реализация проекта «Северный широтный ход» в Коми стартует зимой	24
Экспозиция уникальных идей.....	25
Магистрала дали ход	26
Проекты развития	28
«Новая волна освоения Крайнего Севера»: правительство РФ будет развивать города Арктики для привлечения строителей СШХ.....	29
В Тюменской области сохранились планы по строительству Северного широтного хода.....	31
«Газпром» приступает к созданию участка Северного широтного хода.....	31
Арктическая магистраль.....	33
Организация мониторинга технического состояния вагонов в условиях Северного широтного хода	34

«Северный широтный ход никто с повестки не снимал»

Полпред Якушев – о возможной остановке крупной ямальской стройки

Полпред президента России в УрФО Владимир Якушев считает, что Северный широтный ход – это стратегически важный проект и работа над ним будет продолжена. Об этом Якушев заявил в интервью URA.RU. Полпред также прокомментировал программы ямальских властей по развитию туризма и реализацию своих поручений на территории автономного округа.

– Владимир Владимирович, в федеральном правительстве поменялись приоритеты, связанные со строительством Северного широтного хода? Как вы прокомментируете решение вице-преьера Хуснуллина дать зеленый свет проектам Восточного полигона и Мурманского железнодорожного узла, а СШХ заморозить?

– Ну речи о заморозке нет. Марат Шакирдянович озвучил приоритеты из числа приоритетов. Очевидно, что Северный широтный ход – важнейший проект и для Ямала, и для всей страны и он в перечне тех основных направлений, над которыми работают федеральные и региональные органы власти.

Вместе с тем, сегодня, в условиях действия санкций, в условиях сформированного с учетом их влияния бюджета, мы должны трезво оценивать возможности и концентрировать средства и силы в первую очередь на более болезненных точках. Вот, поэтому и появляются, как я сказал выше, приоритеты из числа приоритетов, когда принимается вынужденное решение какой-то проект приостановить. Но Северный широтный ход никто с повестки не снимал.

Убежден, что такая временная приостановка не время для расслабления, надо находить внебюджетные источники, заниматься проектированием.

<...>

Источник: ura.ru, 22.12.2022

Путин: Строительство в будущем Северного широтного хода не снимается с повестки

Строительство Северного широтного хода не снимается с повестки в текущих реалиях, сообщил президент РФ Владимир Путин на заседании совета по стратегическому развитию и национальным проектам в четверг 16 декабря. Также остаются в планах модернизация Мурманского транспортного узла и расширение фарватера рек.

«Главное – успешно решать амбициозные общенациональные задачи по развитию Сибири и Дальнего Востока, не снимая с повестки дня и такие наши проекты, как ускоренная модернизация Мурманского транспортного узла, углубление и расширение фарватера важнейших речных артерий, строительство в будущем Северного широтного хода», – сказал он.

Источник: tass.ru, 15.12.2022

Спецпредставитель президента предложил перевести уголь с БАМа на Северный широтный ход

Об этом в ходе XII Международного форума «Арктика: настоящее и будущее» заявил спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов.

По его словам, РЖД гораздо выгоднее «гнать контейнеры из Китая», чем перевозить уголь. При этом расширение провозных мощностей Восточного полигона крайне затратно для страны.

«Поэтому нужно этот уголь переводить на Северный широтный ход, перегружать в портах Арктики на суда, идущие по Северному морскому пути», – заявил спецпредставитель.

Напомним, Владимир Путин в апреле заявлял, что запуск СШХ позволит разгрузить БАМ и Транссиб. Правительство России приняло решение отложить реализацию строительства СШХ из-за экономической ситуации. На проект требовалось 300 миллиардов рублей. При этом власти не захотели полностью отказываться от реализации.

Магистраль должны построить в Ямало-Ненецком автономном округе, она свяжет его западную и восточную части. Протяженность маршрута составляет 707 километров, ежегодно он сможет пропускать 23,9 миллиона тонн грузов.

Источник: morvesti.ru, 08.12.2022

Удорожание больших строек требует новых расчетно-кассовых методов. Экономика финансовых пирамид должна смениться цифровым нормированием

С развитием глобального кризиса и антироссийских санкций, меняется стоимость материалов, оборудования, профессиональных кадровых услуг. Это бьет по крупнейшим национальным проектам в области инфраструктуры.

Уже есть ряд болезненных потерь, это отказы от крупных инфраструктурных объектов: моста на Сахалин, Северного широтного хода (СШХ), Моста через Лену в Якутске.

Русская Арктика сходит с рельсов

В ноябре Правительство РФ приостановило проект СШХ. По официальной версии – в пользу реконструкции Мурманского железнодорожного узла и Восточного полигона РЖД (расширение БАМа и Транссиба). Из-за падения экспортных поставок в Европу вкладывать туда деньги не целесообразно заявил главный экономист ВЭБ.РФ Андрей Клепач. На строительство СШХ предварительно выделялось более 70 млрд рублей из Фонда национального благосостояния, часть средств планировалось привлечь по концессии. Газпром уже приступил к реконструкции железнодорожного участка «Надым – Пангоды».

Углеводороды – отнюдь не единственный мотив этой дороги. Она задумывалась как артерия промышленного развития Арктики. Остановка проекта Северного широтного хода ударит по уральской промышленности, которая вовлечена в его создание. СШХ позволил бы организовать прямое сообщение между Северной и Свердловской железными дорогами по маршруту «Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» в ЯНАО. Короткое плечо доставки от месторождений Северной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева морей. Еще одна функция состоит в том, что СШХ это сухопутный дублер Севморпути связующая нить ямальских портов.

Мост через Лену без бизнес-плана

Проект строительства моста через Лену в Якутии подорожал вдвое до 176 млрд рублей и также находится под угрозой отмены. После замечаний Главгосэкспертизы его стоимость планируется снизить. Проработкой решений занимаются ВИС, Сбербанк и «Ростех». Основным источником финансирования концессионного объекта должен был стать так называемый капитальный грант на сумму 54,3 млрд рублей. Около 6 млрд рублей в этот грант должна была вложить Якутия, а остальное ожидалось в виде поступлений из федерального бюджета. Парадокс состоит в том, что после подписания концессионного соглашения супер-объект не попал ни в одну федеральную программу с закрепленным финансированием. В то же самое время в Концессионном соглашении было прописано, что отсутствие средств из федерального бюджета не является основанием для неисполнения регионом обязательств перед частным партнером. И это создает очень непростую ситуацию.

Строительство нового терминала в аэропорту Магадана за несколько дней подорожало почти на 2 млрд рублей. На сайте госзакупок появился аукцион на строительство терминала внутренних линий. Начальная цена тендера – 10,15 млрд рублей. Ранее те же работы оценивались на 1,868 млрд рублей меньше: цена контракта, опубликованного на сайте госзакупок 3 октября 2022 года, составляла 8,282 млрд рублей. 11 ноября эту закупку отозвали.

Стоимостные проблемы с достройкой четвертого моста через Обь в Новосибирске. Концессионное соглашение о строительстве моста подписали еще в 2017 году. Согласно условиям контракта, концессионер должен построить мост за пять лет, а потом в течение 20 лет содержать его за свои деньги. Изначально сумма концессии 37,2 млрд, в 2021 году она выросла еще – до 43,5 млрд. К счастью, основная часть работ уже закончена, однако сроки ввода в эксплуатацию сдвигаются на несколько месяцев. Рабочее движение по мосту предполагалось открыть к концу 2022 года. Оправдываются сложной геополитической обстановкой и нарушением логистических цепочек поставки импортного оборудования. Кроме того, есть подозрение, что подрядчик сэкономил порядка 500 млн рублей заменяя немецкие материалы на турецкие. Пошла ли эта экономия в пользу проекта, должна выяснить проверка.

В Петербурге отменили крупнейший строительный госзаказ на возведение кампуса ИТМО (Санкт-Петербургский национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики) в городе-спутнике Южном. В декабря 2021 года начальная цена составляла 9,6 млрд рублей, поиск подрядчика не увенчался успехом; заказчик заново пересчитал всю смету с учетом подорожавших стройматериалов и 5 сентября обновил тендер, уже на 13 млрд. Однако снова не срослось.

Методику разработки сметных норм Минстрой последний раз менял 18 июля 2022 года. Пересчитывать сметную стоимость заказчиков чаще всего вынуждает повышение цен на стройматериалы.

Вместе с тем, участники закупок могут также воспользоваться правом изменить цену контракта уже в процессе его исполнения – такое право им дало правительство РФ в прошлом году. Однако у этой процедуры есть свои недостатки, считает член экспертного совета комитета по защите конкуренции Госдумы Дмитрий Тортев:

– Общепринятой методики определения, как в закрывающих документах отражать удорожание сметы, нет. Поэтому во избежание разночтений удорожание стараются согласовать на начальном этапе контракта, что, видимо, повлияло на отмену закупки.

Региональным властям предоставлено право менять существенные условия контракта в части сроков исполнения работ и цены контракта в связи с

повышением цен на строительные материалы. С июля 2022 года стоимость государственных контрактов в строительстве в связи с удорожанием стройматериалов теперь можно увеличивать более чем на 30%. Кроме того, снято ограничение по срокам исполнения контрактов.

15 октября вступили в силу поправки к порядку определения НМЦК в градостроительстве.

Порядок определения НМЦК в градостроительстве станут применять больше заказчиков, например ряд ГУП.

Особенности пересчета сметной стоимости строительства уточнили. Так, чтобы привести ее в соответствие с уровнем цен на дату определения НМЦК используют индексы изменения сметной стоимости, действующие на дату определения НМЦК.

Правило действует, если сметную документацию разработали на основании сметно-нормативной базы, применяемой на дату формирования НМЦК. Одно из исключений – документацию сформировали с применением региональных документов в сфере ценообразования и сметного нормирования.

Чтобы привести стоимость в соответствие с уровнем цен конкретного периода строительства, используют индексы прогнозной инфляции. Определили, что их надо рассчитывать по формулам.

Усовершенствована методика составления сметы и образцы документов

В методике составления сметы строительного контракта, в частности, уточнили правила ее корректировки из-за удорожания стройматериалов. Их распространили на неисполненные контракты, которые заключили до 31 декабря 2022 года.

Ноу-хау регионов в стабилизации цены – передовой опыт Севастополя

Представляет интерес опыт некоторых регионов в стабилизации цен и в борьбе с удорожанием объектов большой стройки. Неожиданно полезной оказалась практика Севастополя и Крыма в закупках. Отметим, что в этих субъектах РФ задолго до санкций был внедрен особый режим, которые подразумевает контракты с единственным поставщиком и казначейское сопровождение. Это позволило данным регионам раньше других смогли настроить внутренние системы нормирования затрат и ценового регулирования.

С подорожанием стройматериалов Севастополь борется авансами. Грубо говоря, методика позволяет закупать материалы заранее, по более приемлемой цене. Из-за дорожающих стройматериалов власти Севастополя максимально авансируют некоторых подрядчиков, которым предстоит закупка для выполнения госконтрактов. ГБУ «Дирекция капитального строительства» сможет предусмотреть аванс до 90% – но не от суммы всего договора, а от

лимитов, которые выделены на 2022 год. Важный нюанс – авансирование осуществляется по казначейскому сопровождению.

В целом, механизм казначейского сопровождения показывает себя достаточно эффективно именно с точки зрения стабилизации рынка. В КС заложена функция оценки целевого использования средств. Все финансово-хозяйственные действия обслуживаемых органов отражаются в системе Электронный бюджет. Это очень полезно для контроля себестоимости крупных государственных закупок. Зачастую объемы фактических и планируемых затрат в больших проектах не совпадают. Имеет место феномен так называемой «избыточной рентабельности» проектов. Нет единообразия подходов к точному определению затрат, особенно в тех случаях, когда работа идет с единственным поставщиком. Расчетные методики Минстроя, ориентированные на рыночные цены в купе с контрольными функциями КС дают неплохой результат. Заниматься идентификацией рыночных цен и их сопоставлением с закупочными, Минфину противопоказано в силу идеологических ограничений. Зато эта функция вполне укладывается в казначейское сопровождение больших строек. Учитываются различные подходы юристов к оценке уровня накладных расходов, формированию фонда ЗП. В системе Казначейства для контролирующих органов всех уровней впервые в истории постсоветской России выработаны понятия «нецелевого» и «неэффективного» использования средств.

Считаем, что обязательное использование механизмов казначейского сопровождения в больших стройках – это лучший способ решить проблему адекватного формирования цены и рентабельности. Абсолютно целесообразным решением был бы перевод финансирования всех инфраструктурных строек в казначейскую расчетно-кассовую систему. Причем не зависимо от происхождения денег – даже если это средства коммерческих банков. Но такое решение потребует политической воли.

Источник: zakupki-digital.ru, 27.11.2022

Клепач заявил, что приостановка Северного широтного хода вызвана ограничениями добычи газа

Проект строительства Северного широтного хода (СШХ), который ранее приостановили в РФ, был не целесообразен в настоящее время из-за ограничений добычи газа в Ямало-Ненецком автономном округе и экспортных поставок в Европу. Такое мнение озвучил ТАСС в ходе рабочей поездки в Екатеринбург главный экономист ВЭБ.РФ Андрей Клепач.

15 ноября вице-премьер РФ Марат Хуснуллин сообщил о приостановке реализации проекта Северного широтного хода на Ямале. К нему планируется вернуться после того, как будут реализованы другие приоритетные проекты.

«В долгосрочном плане, с точки зрения развития арктических месторождений и Ямала, этот Северный широтный ход нужен. Другое дело, что сейчас мы сталкиваемся с проблемами наращивания экспорта в Европу, увеличения добычи газа на Ямале. По СПГ пока экспорт растет, но дальше будет ограничение. Сейчас вкладывать туда деньги, а это несколько сотен миллиардов, не целесообразно», – сказал Клепач.

О проекте

В августе правительство РФ распорядилось заключить концессионное соглашение с ООО «Северный широтный ход» по строительству железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым. СШХ соединит Северную и Свердловскую железные дороги и станет элементом единой Арктической транспортной системы и инфраструктуры, обеспечивающей освоение природно-ресурсного потенциала российской арктической зоны. Кроме того, проект позволит разгрузить Свердловскую железную дорогу и Транссибирскую магистраль, перенаправив грузы на Северный широтный ход, позволив тем самым осуществить перевозку новых видов грузов. Затраты на создание железнодорожной магистрали оцениваются более чем в 230 млрд рублей.

Источник: tass.ru, 25.11.2022

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I: Приоритет – это путь!

24 ноября 2022 года с годовым отчетом на комиссии Минобрнауки выступил ректор ПГУПС Александр Юрьевич Паньчев, который подчеркнул, что вуз решительно отвечает на новые вызовы целым рядом технологических новаций, чем вносит свой вклад в локализацию суверенных технологий внутри страны.

<...>

Развитие объектов транспортной инфраструктуры в Арктической зоне России: создана новая программа повышения квалификации «Особенности проектирования объектов транспортной инфраструктуры в Арктической зоне России», научное сопровождение проектирования Северного широтного хода, разработка норм проектирования железных дорог колеи 1520 мм. Открыт

автоматизированный завод по производству газобетонных стеновых блоков автоклавного твердения.

Источник: pgups.ru, 24.11.2022

Северный широтный. Приостановка

Остановка проекта Северного широтного хода ударит по уральской промышленности

Правительство РФ приняло решение приостановить создание Северного широтного хода (СШХ), строительство которого длится уже 16 лет. Руководство страны изменило приоритеты в пользу другого глобального транспортно-логистического проекта «Восточный полигон» (расширение БАМа и Транссиба). Эксперты считают, что заморозка строительства СШХ может ударить по уральской промышленности, которая очень активно вовлечена в его создание. При этом, именно уральская магистраль могла бы разгрузить Транссиб, перегруженный поставками угля в Китай.

О приостановке проекта СШХ на Ямале накануне заявил вице-премьер РФ Марат Хуснуллин. По его словам, к нему вернуться после того, как будут реализованы другие приоритетные проекты, в частности, «Восточный полигон».

«Северный широтный ход – мы пока этот проект приостановили. Мы его не откладываем. Считаю, что проект имеет перспективу. Сейчас в первую очередь выстраиваем, концентрируем все-таки силы на строительстве Восточного полигона», – сказал Хуснуллин.

«Восточный полигон» – это проект по расширению БАМа и Транссиба, который реализуется с 2013 года. Его предварительная стоимость на старте оценивалась в 640 млрд руб., а объемы грузоперевозок после реализации должны возрасти до 135 млн тонн в год. Он позволяет выйти к портам Дальнего Востока, а также угольным бассейнам Якутии.

Впервые информация о приостановке строительства СШХ появилась в марте текущего года из-за ухудшения экономической ситуации. Сообщалось, что из-за высоких рисков привлечения финансовых ресурсов правительство решило отложить проект. Однако в мае 2022 года президент РФ Владимир Путин поручил обеспечить в текущем году начало работ по строительству СШХ, а уже в августе министр промышленности и торговли Денис Мантуров заявил, что правительство одобрило выделение из ФНБ 70 млрд руб. на реализацию мегапроекта.

Северный широтный ход (СШХ) имеет стратегическое значение для развития Арктической зоны РФ. Он позволит организовать прямое сообщение между Северной и Свердловской железными дорогами по маршруту «Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» в ЯНАО.

Общая протяженность СШХ – около 700 км. Суммарная стоимость проекта оценивается в более чем 230 млрд руб., а его реализацией и финансированием занимаются ООО «СШХ», «Газпром» и «РЖД». Основной целью создания пути является обеспечение пропуски 23,9 млн тонн груза, сокращение протяженности транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева морей.

Таким образом, СШХ должен был интегрироваться в Северный морской путь (СМП) и обеспечить выход к ямальским портам для перевозки нефти и газа Западной Сибири.

При этом объемы грузоперевозок по СМП, по данным «Росатома», регулярно растут. При плановых показателях в 2021 в 31 млн тонн, фактически был достигнут показатель в 34,9 млн тонн, чистый международный транзит составил 2 млн тонн. Однако даже с учетом достигнутых результатов в 2022 году на стремительный рост грузопотока в «Росатоме» не рассчитывают.

«Мы смотрим на те разрешения, которые выдает госкорпорация на проход по СМП, и понимаем, что больших объемов транзита не будет. На сегодняшний день для иностранных компаний слишком велики финансовые риски возможных санкций», – заявил недавно в ходе круглого стола Arctic Sessions заместитель директора дирекции Северного морского пути «Росатома» Максим Кулинко. При этом целевые показатели общего грузопотока в рамках национального федерального проекта развития СМП остаются на уровне 80 млн тонн к 2024 году и 150 млн тонн к 2030.

Летом этого года правительство РФ утвердило и новый план развития Северного морского пути до 2035 года. На эти цели планируется потратить порядка 1,8 трлн руб. Главной целью чиновники декларируют, в том числе, создание условий для реализации инвестиционных проектов в Арктической зоне страны. Таким образом, как мы видим, правительство РФ концентрируется на развитии дорогостоящих транспортно-логистических проектов, ориентированных на восточное направление, однако Северный широтный ход пока остается вне поля зрения.

Эксперты отмечают, что приостановка работ на СШХ может негативно сказаться на экономике регионов УрФО, так как уральские предприятия производят достаточно много продукции для этого проекта и сильно связаны с темпами его строительства. По словам директора Института экономики УрО

РАН Юлии Лавриковой, его реализация позволила бы также разгрузить и Транссибирскую магистраль.

«Транссиб в направлении от Урала сейчас перегружен, в том числе, поставками угля в сторону Китая. И строительство СШХ разгрузило бы это направление, дало бы параллельный ход для Транссибирской магистрали. Возможно, именно сейчас настало время для экономики, чтобы сосредоточиться на внутреннем развитии. Речь идет как об импортозамещении, преимущественно в высокотехнологичных направлениях, так и о развитии инфраструктуры страны», – считает Юлия Лаврикова.

Источник: invur.ru, 23.11.2022

РЖД и производители работают над 11 моделями перспективных локомотивов

Создание новых машин, для которых РЖД уже определили технические требования, позволит перевозчику иметь полную линейку необходимых локомотивов. Сейчас формируется механизм контрактов будущей вещи, который должен обеспечить финансирование разработки и производства новой техники.

Об этом сообщил заместитель главного инженера Дирекции тяги РЖД Кирилл Никольский в рамках конференции «PRO//Движение.Технологии». Так, на разных стадиях реализации находятся проекты:

магистральных электровозов и тепловозов для Восточного полигона, локомотивов для ускоренных контейнерных перевозок (для Восточного полигона и других участков сети РЖД),

специализированных магистрального и маневрового локомотивов для Северного широтного хода (с учетом климатических условий),

пассажирского электровоза, аналогичного двухсистемному ЭП20, локомотивов на газовой, водородной и аккумуляторной тяге.

Кирилл Никольский отметил, что техтребования на эти локомотивы установлены на основе эксплуатационных моделей, разработанных ВНИИЖТ и ВНИКТИ, и направлены на решение одной из ключевых задач – снижение себестоимости перевозок. Также он сообщил, что санкционное давление и корректировка цепочек поставок не повлияли на техтребования, изменения в них не вносились.

Представитель РЖД указал, что с целью реализации указанных проектов сейчас ведется работа по формированию механизма контрактов будущей вещи. Такой инструмент уже был применен в рамках контракта на

магистральные тепловозы 2ТЭ35А от «Синара – Транспортные Машины». Он был подписан в 2021 году, включает поставки 2 предсерийных образцов, затем еще малой партии из 15 машин, а после – основной серии из 183 тепловозов.

Однако, по словам Никольского, для других машин потребовалась более глубокая проработка инструмента. Так, он должен обеспечить баланс между выполнением требований законодательства в части конкурентности процедур закупок и обеспечением эффективного обслуживания сервисной компанией от производителя. Также определяется схема фиксирования объемов поставок в таких контрактах, которая будет устраивать и РЖД и локомотивостроителей, отметил Кирилл Никольский.

В свою очередь руководитель департамента по разработке новых продуктов «Трансмашхолдинга» Игорь Овчинников в ходе конференции рассказал о работе по ряду локомотивов, создаваемых в соответствии с техтребованиями РЖД. Так, до конца этого года должен быть сертифицирован маневровый тепловоз ТЭМ23 (четырёхосный, на замену ТЭМ18ДМ), в августе 2023 года – магистральный 3ТЭ28 (с российскими дизельным двигателем, замена в линейке 3ТЭ25К2М, мощность 9300 кВт). Также на стадии изготовления находится контактно-аккумуляторный маневровый локомотив ЭМКА2.

Дополнительно, по словам Овчинникова, в августе в ходе заседания Совета по взаимодействию РЖД с предприятиями транспортного машиностроения был определен график вывода и других локомотивов на рынок. Он включает машины с газовой тягой, новые электровозы для контейнерных и пассажирских перевозок.

Источник: Rrollingstockworld.ru, 20.11.2022

«Признак смены приоритетов и недостаток ресурсов». Эксперты – о приостановке строительства СШХ на Ямале

Эксперты поделились мнением о приостановке строительства Северного широтного хода на Ямале

Приостановка строительства Северного широтного хода, о которой заявил вице-премьер РФ Марат Хуснуллин, – временное решение, обусловленное недостатком ресурсов. Такое мнение озвучили эксперты в разговоре с корреспондентом УралПолит.Ру.

«СШХ, как и другие арктические проекты, остается приоритетным с точки зрения инфраструктурного развития России. Можно с уверенностью предполагать, что работы на СШХ продолжатся с возобновлением

финансирования в горизонте нескольких месяцев», – считает политолог и генеральный директор Агентства политических и экономических коммуникаций Дмитрий Орлов.

Политолог, представитель Агентства политических и экономических коммуникаций в ЯНАО Алексей Климовский уточнил, что приостановка в реализации столь масштабного инфраструктурного проекта – признак смены приоритетов, как тактических, так и стратегических.

«Здесь и сейчас у правительства есть более приоритетные проекты: прежде всего, это Восточный полигон и Мурманский железнодорожный узел. Однако на текущем уровне жизни в ЯНАО это решение существенно не отразится. Просто перспективы развития поставлены на «стоп», – резюмировал Климовский.

Независимый аналитик Дмитрий Адамидов придерживается похожего мнения. По его словам, в условиях СВО пересмотрены бюджетные приоритеты и финансирование направлено на другие проекты.

«Проект СШХ был ориентирован в первую очередь на обслуживание интересов предприятий нефтегазовой промышленности. Ввиду того, что объемы поставок и нефти и газа сокращаются, а по европейскому направлению и вовсе грозят остановиться, необходимости в немедленном наращивании добычи и соответственно модернизации транспортной инфраструктуры нет. Видимо, решено переждать и понять какую конфигурацию примет мировой рынок нефти и газа после завершения и украинского и мирового экономического кризиса», – пояснил эксперт.

Напомним, проект Северного широтного хода (СШХ) на Ямале сейчас приостановлен. К нему вернуться после того, как будут реализованы другие приоритетные проекты, в частности Восточный полигон. Об этом сообщил журналистам вице-премьер РФ Марат Хуснуллин на «Транспортной неделе».

Затраты на создание железнодорожной магистрали оцениваются более чем в 230 млрд рублей.

Источник: uralpolit.ru, 16.11.2022

Проектирования Северного широтного хода идет по графику – власти ЯНАО

Перенос сроков строительства Северного широтного хода (СШХ) объясним, но его реализация не останавливается, проектирование идет по графику, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе губернатора ЯНАО.

«Перенос сроков в реализации проекта Северного широтного хода объясним и понятен. Важно то, что наш проект не останавливается. Этап проектирования железнодорожной магистрали идет по графику, проектные работы финансируются в полном объеме. Как только будут достигнуты цели по развитию восточного полигона, продолжится реализация остальных этапов строительства СШХ», – отметили в пресс-службе.

15 ноября вице-премьер РФ Марат Хуснуллин сообщил журналистам, что строительство СШХ возобновится после завершения работ на Восточном полигоне, а пока проект приостановлен.

«Сейчас приоритетными проектами в сфере железных дорог для нас являются развитие Мурманского железнодорожного узла и строительство инфраструктуры на Восточном полигоне. После их реализации мы вернемся к работам по строительству Северного широтного хода в Ямало–Ненецком автономном округе», – сказал он.

СШХ позволит организовать прямое сообщение между Северной и Свердловской железными дорогами по маршруту «Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» в ЯНАО. Его общая протяженность составит около 700 км.

Источник: inrrefax.ru, 15.11.2022

Хуснуллин заявил, что проект Северного широтного хода на Ямале приостановлен

Проект Северного широтного хода (СШХ) на Ямале сейчас приостановлен. К нему вернуться после того, как будут реализованы другие приоритетные проекты, в частности Восточный полигон, сообщил журналистам во вторник (15 ноября) вице–премьер РФ Марат Хуснуллин на «Транспортной неделе».

«Северный широтный ход – мы пока этот проект приостановили. Мы его не откладываем. Считаем, что проект имеет перспективу. Сейчас в первую очередь выстраиваем, концентрируем все–таки силы на строительстве Восточного полигона», – сказал Хуснуллин, пояснив, что к строительству СШХ вернуться после реализации проектов Восточного полигона и Мурманского железнодорожного узла.

Вице–премьер добавил, что проект Мурманского железнодорожного узла уже прошел экспертизу. «Мы до конца года проведем конкурс для определения подрядчика», – сказал он.

О СШХ

В августе правительство РФ распорядилось заключить концессионное соглашение с ООО «Северный широтный ход» по строительству железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым. Документом устанавливается, что полномочия РФ в рамках соглашения осуществляют Российские железные дороги (РЖД). В обязанности РЖД войдут обеспечение финансирования и реконструкция железнодорожной линии Коноша – Котлас – Чум – Лабытнанги, включая реконструкцию станции Обская и железнодорожной линии Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево, а также ввод этих объектов в эксплуатацию.

Общая протяженность Северного широтного хода составляет 686 км. Затраты на создание железнодорожной магистрали оцениваются более чем в 230 млрд рублей. Для РЖД это будет первый проект по схеме концессии.

СШХ соединит Северную и Свердловскую железные дороги и станет элементом единой Арктической транспортной системы и инфраструктуры, обеспечивающей освоение природно-ресурсного потенциала российской арктической зоны. Кроме того, проект позволит разгрузить Свердловскую железную дорогу и Транссибирскую магистраль, перенаправив грузы на Северный широтный ход, позволив тем самым осуществить перевозку новых видов грузов.

Источник: tass.ru, 15.11.2022

«20 главных событий России за 20 лет»: мостовой переход через Надым

В 2015 году состоялось открытие мостового перехода через реку Надым – части Северного широтного хода, который свяжет Заполярье с центром России и Уралом. Мостовой переход находится одновременно на автодороге Сургут – Салехард и на железнодорожной линии Салехард – Надым – Коротчаево. Является элементом Северного широтного хода. Общая протяженность перехода – 3,1 км, длина пролетного строения – 110 м. Строительство моста велось четыре года.

Совмещенный мостовой переход стал крупнейшим искусственным сооружением транспортной инфраструктуры в Надымском районе. Он необходим для перевозки грузов по железной дороге и обеспечения круглогодичной автомобильной связи между населенными пунктами, находящимися на противоположных берегах реки.

В рамках реализации проекта Северного широтного хода планируется строительство железной дороги «Бованенково – Сабетта»: до 2030 года

предусмотрено возведение железной дороги от Коротчаево на восток до Южно-Русского нефтегазового месторождения и от него до Игарки через Ермаково. Существуют также планы по строительству железной дороги «Игарка – Дудинка».

Источник: newizv.ru, 10.11.2022

Эксперт ПОРА: Строительство порта Индига станет ярким примером повышения связности арктических территорий

Инвестиционная декларация по строительству порта Индига получила недавно одобрение Росморречфлота. О значении этого проекта в контексте освоения Арктики рассказывает Вячеслав Марача, кандидат философских наук, ведущий научный сотрудник РАНХиГС, вице-президент Национальной гильдии профессиональных консультантов.

«Старт работ по созданию порта Индига позволит сформировать на карте российской Арктики еще одну мощную точку роста, опирающуюся на Северный морской путь и на материковую железнодорожную развязку, которую предстоит создать в русле проектов «Белкомур» или «Баренцкомур». С другой стороны, порт Индига сам станет еще одним опорным пунктом Севморпути. Этот инвестиционный проект – яркий пример повышения связности арктических территорий, которая обеспечивается за счет формирования транспортной инфраструктуры с мультимодальными узлами, а также жизнеобеспечивающей инфраструктуры городов и поселков постоянного проживания на важных транспортных коридорах. Ключевая роль здесь принадлежит государству и крупным частным инвесторам, которые будут взаимодействовать через механизм ГЧП (порт Индига будет строиться именно так).

Интересно отметить, что вариант транзита товаров через Индигу и строительство в этом месте порта власти Российской империи рассматривали еще в XIX веке после Крымской войны. Вторая попытка состоялась в 1922 году, когда вопрос строительства порта был предложен отечественными учеными В. И. Ленину. А в 1928 году порт намеревались строить для вывозки печорского леса. Но это была далеко не первая подобная инициатива.

Ярким историческим примером успешно реализованных усилий государства в данном направлении является основание в 1916 году города Романов-на-Мурмане рядом с заложенным годом ранее Мурманским морским портом. Его создание в комплексе с железной дорогой, дающей выход на Санкт-Петербург, было связано со стремлением России получить выход

в Северный Ледовитый океан через незамерзающий залив, чтобы бесперебойно доставлять военные грузы от союзников по Антанте в условиях блокады Черного и Балтийского морей. В настоящее время Мурманск является крупнейшим в мире заполярным городом, а Мурманский морской порт стал самым западным опорным пунктом и центром управления Севморпути.

Примером результативной работы частного инвестора по формированию транспортной инфраструктуры также является строительство порта Сабетта, торжественная закладка которого состоялась 20 июля 2012 года в 5 км к северо-востоку от одноименного вахтового поселка. Порт строился в рамках проекта «Ямал СПГ». В порту построен завод СПГ. Первые грузовые суда пришвартовались к причалу порта Сабетта уже в октябре 2013 года. Первая очередь порта начала работу 5 декабря 2017 года. В 2019 году после выхода завода СПГ на полную мощность грузооборот порта составил 19,5 млн тонн – почти четверть от планового грузооборота Севморпути (80 млн тонн). Численность населения вахтового поселка достигла 22 тыс. человек.

В 2009 году «Газпром» построил железную дорогу «Обская – Бованенково – Карская» протяженностью 572 км – самую северную из действующих железных дорог в мире. При этом в 2016 году был утвержден проект ГЧП строительства железнодорожной линии необщего пользования Бованенково – Сабетта (Северный широтный ход–2). Она станет заключительным звеном выхода Северного широтного хода (Обская–2 – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево) на Северный морской путь. Ее протяженность превысит 170 км. Реализация проекта позволит сделать Сабетту самым восточным портом Севморпути с подведенной железной дорогой – второй после Мурманска подобной опорной точкой (или третьей – если порт Индига будет построен раньше).

Для строительства Северного широтного хода (СШХ) протяженностью 707 километров в 2018 году заключено концессионное соглашение. Помимо выхода на Северный морской путь, СШХ обеспечит транспортную связность западной и восточной частей ЯНАО. Подобная связность делает рентабельными производственные проекты, реализация которых ранее была невозможна или нецелесообразна из-за дороговизны доставки стройматериалов, сырья, комплектующих, а также вывоза готовой продукции. Западная оконечность СШХ после строительства моста через Обь получит выход на Лабытнанги и далее в европейскую часть России, а восточная – через Северную и Свердловскую железные дороги на Урал. СШХ обеспечит развитие промышленности и транспорта ЯНАО и УрФО, а в случае продолжения до морпорта Дудинка («восточное плечо» СШХ) пройдет через комплекс

нефтегазовых месторождений Восточной Сибири и получит связь с Норильской железной дорогой, а также еще один выход на Севморпуть.

Говоря о значении транспортного комплекса и связности территории для развития Арктики, необходимо отметить вдохновляющую роль, которую для графа С. Ю. Витте, сомневавшегося в необходимости строительства Транссиба только ради военного транзита, сыграла концепция Д. И. Менделеева о железной дороге как факторе освоения новых земель. Он полагал, что для создания постоянного поселения на территории, куда пришла железная дорога, необходимы три фигуры: врач, священник и учитель. Спустя десятилетие эта концепция воплотилась и при освоении Арктики: Мурманск стал не только стратегически значимым портом, но и крупнейшим в мире заполярным городом именно благодаря железной дороге.

Сейчас эта история повторяется с портами Сабетта и Индига. При этом мы можем опираться на современные стратегические документы федерального и регионального уровня, госпрограммы, институты развития и механизмы ГЧП. Повышение транспортной доступности и связности территории увеличивает эффективность применения всех перечисленных выше инструментов, а также расширяет возможности оказания поддержки развитию собственного производства. Для этого требуются не только технологии, исходные материалы и комплектующие, но и поддержание жизни за Полярным кругом. Местное сообщество арктических поселений – сейчас это, конечно, не только врач, священник и учитель, как во времена Д.И. Менделеева. Это представители широкого круга современных профессий. Государственная поддержка и участие бизнеса в развитии жизнеобеспечивающей инфраструктуры городов и поселков постоянного проживания на узловых точках важных транспортных коридоров, в том числе с применением механизмов ГЧП, позволит заинтересовать местное сообщество в эффективном взаимодействии с производственным бизнесом».

Источник: Проектный офис развития Арктики (porarctic.ru), 10.11.2022

Порт в центре России

На Свердловской магистрали 1 ноября открылось регулярное движение поездов от станции Аппаратная к транспортно-логистическому центру «Уральский» (ТЛЦ) – его еще называют «Сухим портом». Подробности корреспонденту «УМ» рассказала начальник Свердловского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Ольга Соломеина.

– *Ольга Антоновна, как вы оцениваете значение этого события?*

– Это важная веха в развитии транспортных коридоров – из портов Дальнего Востока в западном направлении и с севера Уральского федерального округа на южное. Очевидное преимущество ТЛЦ в том, что он располагается в самом центре России, на границе ее европейской и азиатской частей, и имеет ключевое значение в опорной сети из шести мультимодальных транспортно-логистических центров на территории страны. ТЛЦ фактически примыкает к недавно открытой кольцевой автодороге вокруг Екатеринбурга (ЕКАД), базируется вблизи станции Шарташ, и его площадь составляет 100 га. Все это в сочетании с современными технологиями переработки и складирования грузов открывает большие возможности ТЛЦ как хаба. Кроме того, ТЛЦ «Уральский» может стать акселератором строительства Северного широтного хода (СШХ), соединяющего Северную и Свердловскую магистрали по станциям соответственно Обская и Коротчаево. В свою очередь СШХ разгрузит БАМ и Транссиб, улучшит пропуск грузов в восточном направлении.

– *Вы упомянули о современных технологиях работы с грузами, о чем здесь речь? С прибывшим впервые на ТЛЦ поездом уже отработали по такой технологии?*

– Да. 1 ноября Екатеринбург принимал контейнерный поезд – именно с такими поездами ТЛЦ обеспечит свои наивысшие показатели эффективности и экономики. Контейнеры выгружались из полувагонов, при этом есть технологическая возможность перегружать их напрямую на специальный грузовой автотранспорт, а затем доставлять грузополучателям в Екатеринбурге либо направлять адресатам в западные регионы. Предполагается синхронизация логистики работы автотранспорта и железной дороги: к моменту прибытия контейнерного поезда на площадке ТЛЦ его уже будет ожидать автотранспорт, готовый к приемке контейнеров. ТЛЦ предназначен для работы по международным и межрегиональным маршрутам. Для внутренних региональных перевозок окажутся эффективными шаттлы на фитинговых платформах.

– *Какой потенциал у ТЛЦ и каковы перспективы его полной загрузки в обозримом будущем?*

– Многое будет зависеть от того, как будет складываться конъюнктура с товарами на международном рынке. Ранее прогнозировалось, что предполагаемый грузооборот ТЛЦ к 2030 году может достичь 30 млн тонн. Будем к этому стремиться. В настоящее время СвЖД разработала 59 направлений для организации курсирования ускоренных контейнерных поездов. Их формирование планируется в том числе на инфраструктуре

станции Аппаратная, мощностях ТЛЦ «Уральский». Еще 19 направлений находятся в разработке, в том числе два в международном сообщении.

Источник: Уральская магистраль (gudok.ru), 10.11.2022

Левитин: Восточный полигон и СШХ необходимо связать в Транспортной стратегии до 2030 года

Восточный полигон и Северный широтный ход (СШХ) необходимо логистически связать в Транспортной стратегии России до 2030 года. Об этом сообщил журналистам помощник президента России Игорь Левитин на открытии первой очереди транспортно–логистического центра (ТЛЦ) «Уральский» в Екатеринбурге.

«Когда у нас будет работать Северный широтный ход в контейнерном варианте, нам надо будет связать Транссиб с [ямальским портом] Сабетта и дальше выйти на Северный широтный ход. Потому что от нас потребуется, когда пойдут контейнеры по Северному широтному ходу, их дальше перенаправлять опять на Восточный полигон. Мы сегодня про это не говорим, но в строке Транспортной стратегии до 2030 года нам надо будет увязать Восточный полигон и Северный широтный ход», – сказал он.

По словам Левитина, одним фрагментом станет железная дорога СШХ, вторым – связка с портом Сабетта. Далее при продлении маршрута в Москву и Мурманск перевозчики смогут выйти к точке строительства крупного морского порта.

Как добавил полпред президента в Уральском федеральном округе (УрФО) Владимир Якушев, строительство СШХ должно двигаться вперед в более быстром темпе. «Это еще один шаг для того, чтобы этот проект у нас все-таки двинулся вперед в других темпах, чем он двигается сегодня. Несмотря на то, что у нас, на данный момент, вроде бы есть все поручения, но, мне кажется, темпы по Северному широкому ходу они должны быть совершенно другими», – отметил Якушев. Также, по мнению полпреда, строительство СШХ не следует рассматривать в отрыве, а в перспективе интегрировать его в другие масштабные проекты, это позволит получить огромный мультипликативный эффект от его реализации.

Первый этап проекта развития Восточного полигона предусматривал увеличение провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока на 66,8 млн тонн в год к уровню 2012 года – до 124,9 млн тонн. Реализация второго этапа развития магистралей позволит увеличить

пропускную способность БАМа и Транссиба до 180 млн тонн в год, его планируется завершить в 2024 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, 01.11.2022

От Ижмы до Сосногорска

Станцию с ярким прошлым ждет не менее интересное будущее

В этом году 80-летний юбилей отмечает одна из важных станций Северной дороги – Сосногорск. Отсюда поезда уходят на север – в Печору, Воркуту, Лабытнанги, на юг – в Сыктывкар, Москву, Санкт-Петербург, на курорты Черного моря, на восток – в Троицко-Печорск.

В 1937 году был принят план сооружения Северо–Печорской магистрали протяженностью от Коноши до Воркуты. С этим связано начало строительства в 1939 году станции Ижма. Именно так первоначально называлась станция – юбиляр.

Первые строители Северо-Печорской дороги трудились в тяжелейших условиях. Шла война, и они понимали, какой работы ждет от них страна. Даже в акте правительственной комиссии о сдаче железной дороги в постоянную эксплуатацию было написано – «Беспрецедентно». И уже в феврале 1942-го через Ижму прошел первый состав с воркутинским углем. Новая станция стала центром одного из пяти отделений дороги на территории Коми. В 42-м на станции возвели деревянное одноэтажное здание вокзала, прослужившее больше 75 лет.

В военные и послевоенные годы на станции Ижма и в поселке железнодорожников, который располагался по обе стороны железнодорожных путей, бурлила жизнь. В 1945-м близ Ижмы вырос поселок газовиков Сосновка. При их слиянии и возник в 1957 году город Сосногорск, который дал железнодорожной станции Ижма новое название.

За 80 лет бывшая Ижма превратилась в крупный железнодорожный узел. Здесь сменилось не одно поколение железнодорожников, благодаря труду которых развивалась станция. Дольше всех руководил Ижмой Степан Иванович Деренюк. Много лет заместителем начальника станции трудился Михаил Александрович Савчук. Их имена и по сей день помнят сосногорские железнодорожники.

Сегодня Сосногорск – участковая станция второго класса. Основное направление ее деятельности – прием и отправка грузовых и пассажирских составов, маневровая работа по формированию и расформированию грузовых, сборных, передаточных поездов, подача и уборка вагонов на пути необщего пользования. Ежедневно Сосногорск пропускает 11 пар транзитных поездов. Погрузка – около десяти вагонов в сутки. Это лес, автомобили, техника. Выгрузка – в среднем двенадцать вагонов в сутки. Среди грузополучателей и грузоотправителей станции – более двадцати предприятий.

Кроме того, Сосногорск является своего рода стыковым перевалочным пунктом. Сюда перевозят автомобили из Воркуты, Лабытнанги, Инты. Для автомобильной дороги Сосногорск – это край земли, дальше на север только зимник на Печору. Поэтому грузы перегружают с машин на поезда, а автомобили отправляют на железнодорожных платформах.

– На станции работает около 70 человек: маневровые диспетчеры, дежурные по станции, операторы при дежурном по станции, сигналисты, приемосдатчики груза и багажа, составители поездов, операторы поста централизации, операторы СТЦ, стрелочник, – рассказывает начальник станции Александр Каракчиев. – Многих знаю давно. Как специалист я вырос на станции, и до того, как возглавил ее, был составителем поездов, дежурным по станции, заместителем начальника.

Александр Каракчиев – из железнодорожной семьи. Его отец удостоен знака «Почетный железнодорожник», работал электромонтером в ЭЧ Сосногорск, мама была оператором котельной, долгое время на Северной трудились бабушки и дедушки. Железнодорожный стаж самого Александра 15 лет. Правда, движенцем он стал не сразу. Сначала выучился на помощника машиниста, а начинал работу на дороге главным кондуктором.

– Тогда у меня и родилась мечта стать поездным диспетчером. Это заставило меня перейти в движенцы, окончить институт, – признается начальник станции Сосногорск. – Жизнь повернула так, что я руковожу не только станцией, но и узловой рабочей группой Сосногорск, куда входят девять подразделений, в том числе две станции.

По словам Александра Каракчиева, в Сосногорске производится экипировка поездов, смена локомотивных бригад, отцепка и прицепка

багажных вагонов. Последние два–три года получили развитие контрейлерные перевозки в направлении Инты, Усинска, Воркуты. В планах – дальнейшее увеличение их объема.

За восемь десятков лет изменился и внешний облик станции–юбиляра. А в 2020 году был открыт новый вокзал Сосногорск. Красивое одноэтажное здание в классическом стиле гармонично вписалось в ландшафт.

Новые перспективы открывает проект по строительству Северного широтного хода. В рамках реконструкции на станции планируется удлинить шесть приемоотправочных путей до 70 условных вагонов и переуложить 29 стрелочных переводов. А значит, в будущем станцию с 80-летней историей ждет новый виток развития.

Источник: Северная магистраль, 28.10.2022

Реализация проекта «Северный широтный ход» в Коми стартует зимой

Стали известны сроки реализации проекта «Усиление железнодорожной инфраструктуры» на Северной и Свердловской железных дорогах для пропуска дополнительного грузопотока в рамках проекта по созданию «Северного широтного хода» по Северной железной дороге.

Речь об этом зашла на рабочем совещании в администрации главы Коми с руководителями предприятий транспорта, имеющими региональное значение и оказывающими влияние на занятость населения и социальную стабильность в республике. Рабочую встречу провела первый заместитель председателя правительства Коми Эльмира Ахмеева.

Как доложил замначальника Северной железной дороги по территориальному управлению Тимур Шалашнев, в 2022 году инвестиции железнодорожников в «Северный широтный ход» составили 422 млн руб. Уже этой зимой начнется строительство в НАО, и в начале следующего года в Коми.

В Свердловской области работы идут полным ходом, там строительство инфраструктуры ведется на протяжении 407 км тундры. В Коми железная дорога уже может пропускать грузы, но будет построен второй путь (перегон), который пропускную способность на северном участке дороги увеличит.

В 2027 году работы планируют закончить. Документы все находятся в нормативном состоянии, все экспертизы проведены.

* Проект реализуется в рамках поручения президента Российской Федерации.

Общий объем финансирования железнодорожной части проекта «Северный широтный ход» составляет 236,7 млрд руб. Финансирование предусматривается на основе сочетания элементов государственно–частного партнерства, привлечения средств федерального и регионального бюджетов, выделения финансирования в

рамках инвестиционных программ ОАО «РЖД», заемных средств и собственных средств участников.

В рамках реализации проекта на территории Республики Коми будет усилена действующая железнодорожная инфраструктура и созданы новые рабочие места.

Источник: komiinform.ru, 27.10.2022

Экспозиция уникальных идей

Выставка инновационных разработок от предприятий, сотрудничающих со Свердловской железной дорогой, которая прошла 20 октября во Дворце культуры железнодорожников в Екатеринбурге, показала активный научно-конструкторский поиск новых идей.

Три десятка организаций различных форм собственности представили новые технические разработки, пока еще проходящие тестовые испытания, но уже получающие положительные отзывы от технических служб магистралей. Среди них – образовательные стенды и программы, а также продукция, которая раньше приобреталась железнодорожниками за рубежом, а сейчас ее производство локализовано в России.

– Организуя выставку, мы ставили несколько задач, – говорит главный инженер Свердловской железной дороги Алексей Пидяшов. – Во-первых, показать инновации. Во-вторых, ознакомить представителей железных дорог России с нашими местными производителями, которые могут быть полезны для железнодорожного транспорта. И в-третьих – импортозамещение: рассказать о продукции, которую организации, сотрудничающие с СвЖД, могут сегодня изготавливать без применения импортных материалов. Выставка, по задумке, должна стать местом, где специалисты могут пообщаться между собой, обменяться координатами, чтобы в дальнейшем тесно взаимодействовать. Здесь представлены производители, с которыми мы работаем давно, чья продукция себя зарекомендовала, которые глубоко знают нашу отрасль. Но и у них есть новые разработки, созданные в инициативном порядке, не по заказу ОАО «РЖД». Они чувствуют вызовы времени и хотят услышать, насколько их идеи будут востребованы.

Отзываясь на осуществление компанией крупных инфраструктурных проектов, ряд предприятий представили соответствующее оборудование. Например, для будущего Северного широтного хода разработаны светодиодные модули и малогабаритные МАПы – модули размещения и монтажа аппаратуры управления переездной автоматической сигнализации, а также устройства ограждения переезда. Такая установка заменяет 6-7 шкафов – релейных, батарейных, устройств ограждения переезда. Представлены обучающие

программы с использованием технологии виртуальной реальности, различные испытательные стенды.

– Большое впечатление произвела технология распознавания людей в цехе, – делится впечатлениями инженер 1-й категории технического отдела службы вагонного хозяйства Юлия Маньшина. – Ее использование позволяет инженеру по охране труда по окончании дня распечатать протокол и без выхода в цех увидеть и зафиксировать нарушения техники безопасности. Система создана с целью снизить риски травмирования на производстве, воспитать самоосознанность человека в соблюдении техники безопасности, в том числе пожарной.

Безусловно, не все, что было показано на выставке, можно сразу же использовать на практике. Разработчики поясняют, что любая идея требует коррекции, доводки, обкатки, прежде чем начнет применяться. Они соглашаются, что ряд идей может не выдержать испытания практикой, но, если они востребованы, значит, над ними нужно будет дальше работать.

– Открыли для себя нового производителя станочного оборудования, – отзывается о выставке главный инженер Свердловской дирекции моторвагонного подвижного состава Николай Ивов. – Это ижевский завод, с которым мы ранее не работали. У предприятия есть хорошие идеи – в частности, сегодня мы увидели новые приборы безопасности, которые можно поставить в локомотивы вместо устаревших. Также представлены интересные решения по металлообработке, сварке. У нас есть потребность в этих идеях, и мы обязательно наладим контакт. Считаю, что выставка вполне выполняет задачи, которые были заявлены организаторами.

Источник: Уральская магистраль, 25.10.2022

Магистраль дали ход

Алексей Пидяшов, главный инженер Свердловской железной дороги

– В октябре ПАО «Газпром» заявило о начале реконструкции участка *Надым – Пангоды Северного широтного хода (СШХ)*. Проведение каких работ, согласно проекту СШХ, планируется на вашей магистраль?

– Проект строительства СШХ – это комплекс проектов, которые будут реализовываться разными способами и организациями (в том числе ОАО «РЖД», ПАО «Газпром», ООО «СШХ») на разных территориях. Проект подразумевает как строительство новых участков железнодорожного маршрута, так и реконструкцию, усиление, достройку уже существующих.

На полигоне Свердловской магистрали планируется реконструкция участка Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево протяженностью почти 200 км. Это действующий участок дороги, на котором появится еще четыре новых разезда, оборудованных современными средствами автоматики, телемеханики и связи. Кроме того, предстоит выполнить работы по объектам энергетики, локомотивного и вагонного хозяйства, пассажирским обустройствам. Планируется большой объем работ по ремонту искусственных сооружений, больших и малых мостов.

– *На каком этапе реализация проекта находится сегодня?*

– В этом году на проектирование объектов СШХ, находящихся в границах Свердловской дороги, выделено почти 0,5 млрд руб. Разработка проектной документации выполнена полностью по четырем отдельным пунктам. По новому отдельному пункту – разъезду Ныда – получено положительное заключение по технической части ФАУ «Главгосэкспертиза России». Расходы по проекту на следующие периоды в стадии формирования. Программа, которая будет содержать информацию об очередности и сроках строительства, в данное время актуализируется.

– *В чем необходимость создания СШХ?*

– При реализации проекта СШХ пропускная и провозная способность участка в целом обеспечит беспрепятственный пропуск грузов различного назначения в объеме 23,9 млн тонн в год. Существующий в настоящее время южный маршрут по Свердловской магистрали и далее на Усть-Лугу по своей протяженности существенно длиннее маршрута через СШХ: различие в длине маршрута для основных грузоотправителей может достигать 1 тыс. км.

Если говорить конкретно про участок Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево, то он необходим для бесперебойной поставки материалов и оборудования для строительства нового участка.

Основным бенефициаром при строительстве СШХ станет Ямал. На долю региона приходится почти 80% разведанных российских запасов природного газа и пятая часть мировых. Для жителей Ямала значимым событием станет строительство мостов через реки Обь и Надым. Их появление практически уберет проблему осенней и весенней распутицы и обеспечит стабильность северного завоза.

Для Красноярского края проект СШХ – это увеличение добычи угля на Таймыре. На полуострове расположены три угольных бассейна (Тунгусский, Таймырский и Ленский).

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). Рассматриваются и просчитываются варианты строительства железной дороги до данных портов.

Источник: gudok.ru, 21.10.2022

Проекты развития

В июле 2022 года институт «Уралжелдорпроект» – филиал АО «Росжелдорпроект» (входит в Группу компаний 1520) получил положительное заключение государственной экспертизы проектной документации на строительство разъезда Ныда в рамках усиления и достройки участка железнодорожных путей общего пользования Северного широтного хода в границах Свердловской железной дороги. Исполняющий обязанности директора института Андрей Суханов рассказал об участии института в реализации инфраструктурных проектов в Арктике.

– Северный широтный ход (СШХ) – самый масштабный проект железнодорожного строительства в Арктической зоне, какие работы в рамках проекта выполняет институт?

– Проектом СШХ предусмотрено создание железнодорожной линии общего пользования «Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» и реконструкция железнодорожных подходов к нему. Строительство СШХ даст импульс развитию Арктической зоны Российской Федерации. Реализация проекта позволит снять инфраструктурные ограничения арктических территорий, значительно сократить протяженность транспортных маршрутов с месторождений северных районов Западной Сибири, в том числе разгрузить БАМ и Транссиб. После завершения проекта прогнозируемый объем перевозок составит 23,9 млн тонн.

В рамках проекта институт «Уралжелдорпроект» выполняет проектно-изыскательские работы на участке «Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево». Участок разбит на станции и перегоны, каждый из которых представляет собой самостоятельный этап строительства, включающий подготовку отдельной документации и прохождение государственной экспертизы. Всего на участке более 10 этапов.

В июле этого года получено положительное заключение государственной экспертизы проектной документации по разъезду Ныда. Завершены работы по проектированию строительства еще четырех разъездов, проектная документация находится на рассмотрении в ФАУ «Главгосэкспертиза России». До конца 2022 года будут выделены участки, требующие проведения реконструкции и ремонта в первую очередь.

– *С какими сложностями вы столкнулись в процессе работы?*

– Выполнение работ в северном регионе усложняется наличием вечномёрзлых грунтов, теряющих несущую способность при оттаивании и требующих дополнительных мероприятий по их защите и стабилизации.

По результатам исследования мерзлого грунта, обследования искусственных сооружений и земляного полотна выбран второй принцип использования многолетнемерзлых грунтов основания – в оттаявшем состоянии. Данный подход исключит влияние дальнейшей деградации мерзлоты на устойчивость земляного полотна и фундаментов. Также установлен контроль за отступлением мерзлоты. В проектах предусматривается бурение термометрических скважин для фиксации отступления мерзлоты на протяжении жизни объекта и, при необходимости, выполнения проверочных расчетов устойчивости сооружений.

– *Какие цифровые инструменты используются в компании для решения актуальных задач проектирования?*

– В компании используются уникальные программные комплексы собственной разработки, позволяющие автоматизировать проектные и изыскательские работы на разных стадиях выполнения. Внедренные системы дорабатываются и модернизируются в ответ на новые требования и задачи, в том числе адаптируются для проектирования с использованием технологии информационного моделирования.

Специалисты АО «Росжелдорпроект» постоянно анализируют возможности современного программного обеспечения. Ряд отечественных разработок уже сегодня предоставляет уникальные возможности и используется нашими проектировщиками.

Источник: kommersant.ru, 18.10.2022

«Новая волна освоения Крайнего Севера»: правительство РФ будет развивать города Арктики для привлечения строителей СШХ

Федерация сформировала условия для развития социальной инфраструктуры в Арктической зоне России. Постановление об этом подписал председатель правительства РФ Михаил Мишустин, документ опубликован на сайте кабмина. Вливание финансов в центры экономического роста обеспечат приток строителей Северного широтного хода, уверены эксперты.

Арктические города будут включены в программу «Единая субсидия», с помощью которой до сих пор велась поддержка центров экономического роста регионов, входящих в Дальневосточный федеральный округ. Программа

реализуется с 2018 года, по ней уже построено около 500 новых социальных объектов – больниц, школ, детских садов, спорткомплексов.

«Направляемые правительством межбюджетные трансферты позволяют регионам проектировать и строить объекты как в рамках национальных проектов, так и вне их. Подписанное постановление необходимо для исполнения поручения президента России, которое он дал по итогам совещания, посвященного вопросам развития Арктической зоны России, в апреле 2022 года», – пояснили в кабмине.

За комментариями редакция «МК Ямал» обратилась к представителю Агентства политических и экономических коммуникаций в ЯНАО Сергею Зубанову.

«В последние годы благодаря федеральной программе «Формирование комфортной городской среды», региональной программе инициативного бюджетирования «Уютный Ямал» населенные пункты региона значительно преобразились. Качество жизни выросло в разы. В том числе и поэтому, в отличие от всех других арктических регионов, население Ямала не убывает, а ежегодно растет в течение последних пяти лет. Но, как говорят, везут на тех, кто везет. В данном случае инвестируют в тех, кто доказал свою эффективность. Федеральные деньги лишними на Ямале не будут», – рассказал нам Сергей Зубанов.

Он отметил, что дефицит жилья и нескромные цены на недвижимость на севере и востоке Ямала можно преодолеть лишь еще большими финансовыми вливаниями в жилищное строительство. Регион уже реализует программу арендного жилья, когда за счет собственного бюджета и благодаря программам государственного и муниципального частного партнерства (ГЧП, МЧП) строится недвижимость – жилые и социальные объекты.

«Но высокие цены говорят о том, что дефицит жилья еще существует, а с приходом новых специалистов, задействованных на строительстве СШХ, а затем и работающих во вновь созданных транспортно-логистических и производственных компаниях, потребность в жилье еще увеличится. Поэтому расширение федеральной программы дальневосточного развития «Единая субсидия» на Арктические регионы для Ямала вполне своевременная мера. Сам этот факт говорит о том, что проект Северного широтного хода, а за ним и увеличение грузопотока по Северному морскому пути начал реализовываться комплексно и с ощутимой федеральной поддержкой. Это начало новой волны промышленного освоения Крайнего Севера, который войдет в историю России», – уверен эксперт.

В Тюменской области сохранились планы по строительству Северного широтного хода

*В Тюменской области сохранились планы по строительству
Северного широтного хода*

Планы по инфраструктурному строительству Северного широтного хода в регионах России никак не поменялись. Об этом сообщил полномочный представитель президента России в УрФО Владимир Якушев, подчеркнув, что этот проект крайне необходим.

– Если раньше подразумевалось, что он будет использоваться для экспорта энергоресурсов на Запад, то теперь у него появляется другая значимая роль: с его появлением произойдет разгрузка БАМа и Транссиба, что, поспособствует решению вопросов с перевозчиками грузов на восток, – отметил полпред Владимир Якушев.

Работы по строительству начались. Газпром заключил договор генерального подряда на обустройство участка железной дороги «Надым – Пангоды», протяженность которого 109 километров.

На этом участке будут проведены реконструкция и усиление до требуемых технических параметров действующей железнодорожной инфраструктуры. Работы будут вестись с земляным полотном, мостовыми переходами, объектами энергетического и транспортного хозяйства, а также связи.

Северный широтный ход – проектируемая железнодорожная магистраль в Ямало–Ненецком автономном округе протяженности 686 километров по маршруту Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой – Коротчаево, которая должна связать западную и восточную части автономного округа, Северную железную дорогу со Свердловской.

Источник: tyumen-news.net, 05.10.2022

«Газпром» приступает к созданию участка Северного широтного хода

«Газпром» приступает к реализации проекта строительства (реконструкции) железнодорожного участка «Надым – Пангоды», который станет частью создаваемого Северного широтного хода.



Схема Северного широтного хода

Северный широтный ход (СШХ) имеет стратегическое значение для развития Арктической зоны Российской Федерации. Он позволит организовать прямое сообщение между Северной и Свердловской железными дорогами по маршруту «Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО). Общая протяженность СШХ – около 700 км.

Для выполнения строительно–монтажных работ на участке «Надым – Пангоды» (протяженность – 109 км), находящемся в зоне ответственности «Газпрома», заключен договор генерального подряда. В соответствии с документом, будут проведены реконструкция и усиление до требуемых технических параметров действующей железнодорожной инфраструктуры, в том числе земляного полотна, мостовых переходов, объектов энергетического и транспортного хозяйства, а также связи.

«Газпром» планирует использовать новый транспортный маршрут в ЯНАО для вывоза углеводородной продукции с месторождений компании в регионе, а также для доставки туда грузов и персонала.

Справка

В декабре 2019 года между «Газпром» и Федеральным агентством железнодорожного транспорта (Росжелдор) подписано Соглашение о взаимодействии по проекту создания железнодорожного Северного широтного хода.

ОАО «РЖД» совместно с ООО «СШХ» планируют обеспечить, в частности, сооружение участка «Обская – Салехард – Надым», реконструкцию участка «Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» и строительство железнодорожных частей мостов через реки Обь и Надым.

«Газпром» обеспечит ввод в эксплуатацию железнодорожной линии «Надым – Пангоды». Для реализации проекта создано специальное дочернее общество – ООО «Газпром перевозки Надым».

В мае 2022 года Президент РФ В.В. Путин поручил обеспечить в текущем году начало работ по строительству железнодорожного Северного широтного хода на всех участках данного строительства.

Источник: gazprom.ru, 03.10.2022

Арктическая магистраль

Строительство Северного широтного хода позволит разгрузить БАМ и Транссиб

Главгосэкспертиза одобрила проект строительства разъезда Ныда на перегоне Пангоды – Новый Уренгой Свердловской железной дороги. Проектно–сметную документацию разработали специалисты института «Уралжелдорпроект» (филиал АО «Росжелдорпроект», ГК 1520). Цель проекта – создание железнодорожной линии общего пользования Обская – Салехард – Надым и реконструкция подходов к нему. Железную дорогу, которая должна соединить западную и восточную части Ямала, начнут строить уже в 2022 году.

Разъезд Ныда – часть программы развития Северного широтного хода, самого масштабного проекта железнодорожного строительства в Арктической зоне. Усиление и достройка магистрали не только сократит транспортные маршруты, соединит Ямал с материковой Россией и Северным морским путем, но и обеспечит перевозку 24 млн тонн грузов, что разгрузит Транссиб и БАМ. В рамках развития СШХ 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 города Новый Уренгой.

Северный широтный ход вошел в перечень инвестиционных проектов Уральского федерального округа. На него уже согласовано выделение 70 млрд руб. из Фонда национального благосостояния. Реализация проекта сократит протяженность транспортных маршрутов, будет способствовать развитию Арктической зоны Российской Федерации. Будет решена и проблема перегруженности существующего Южного хода, выходящего на Транссибирскую магистраль. Использование СШХ в сочетании с СМП позволит осуществлять и реализовывать северный завоз в кратчайшие сроки.

Источник: transportrussia.ru, 28.09.2022

Организация мониторинга технического состояния вагонов в условиях Северного широтного хода

Предложено организовать систему мониторинга состояния колёсных пар грузовых вагонов на ходу поезда на примере цифровой программно-аппаратной платформы «Рубеж», в основу работы которой положен тензометрический

метод кусочно-непрерывной регистрации вертикальных сил, действующих от колеса на рельс.

Авторы: Александр В. Третьяков, д-р. техн. наук, профессор кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство» ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» (ПГУПС), Мария В. Зимакова, канд. техн. наук, доцент кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство» ПГУПС, Рустам В. Рахимов, д-р. техн. наук, заведующий кафедрой «Вагоны и вагонное хозяйство» Ташкентского государственного транспортного университета (ТГТрУ)

Источник: Транспорт РФ. – 2022. – № 3 (100). – С. 58–63