



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ – филиал ОАО «РЖД»

ПУБЛИКАЦИИ
ПО СЕВЕРНОМУ ШИРОТНОМУ ХОДУ

I КВАРТАЛ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Северного широтного хода еще три года ждать	3
Ямал и Арктика взяли один курс на развитие	4
СвЖД рассчитывает приступить к проекту Северного широтного хода в ближайшие три года	6
ОАО «РЖД» и ЯНАО подписали соглашение о сотрудничестве	7
В ЯНАО полностью закрыто движение железнодорожного транспорта по участку, связывающему Надым со станцией Пангоды, а также прекращена деятельность грузовых станций Надым и Правая Хетта	8
К проекту Северного широтного хода планируют вернуться по готовности его финансовой модели	9
Стратегический маршрут	10
Более 10 млн руб было похищено при строительстве Северного широтного хода – прокуратура	11
Россия вновь прирастает Сибирью	12
Якушев напомнил о важности Северного широтного хода для России	20
В России появится Северный широтный ход	20
Северный широтный ход	21
Вузы с «арктическим уклоном»: в каких специалистах нуждается Арктика и где их готовят	24

Северного широтного хода еще три года ждать

Подготовка к строительству Северного Широтного хода (СШХ) и само строительство – это один из приоритетных проектов, заявил губернатора ЯНАО Дмитрий Артюхов. Накануне он, как глава правительства регион и руководство Свердловской железной дороги подписали документ о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта и развитии инфраструктуры на Ямале. Год назад стоимость строительства первого этапа, в который войдут соединяющая две действующие дороги ветка Салехард – Надым – Пангоды и мост через Обь, оценивали в 290 млрд руб.

СШХ для Севморпути

«Проект сложен тем, что участвуют разные компании, финансирование идет из разных источников, поэтому важно, чтобы все процессы были синхронизированы», – приводит пресс-служба регионального правительства слова главы Ямала Дмитрия Артюхова.

СШХ – магистраль длиной 707 км на севере Ямала. Она соединит станцию Обская Северной железной дороги со станцией Коротчаево Свердловской железной дороги. Проект также предусматривает строительство моста через Обь и железнодорожной части перехода через реку Надым.

Строительство моста через Обь необходимо и нет никаких препятствий для ведения работ на объекте, об этом РЖД-Партнеру рассказал Андрей Иванов, руководитель Бюро арктических компетенций, обособленного подразделения Проектного офиса развития Арктики в Норильске. По его словам для этого уже есть ресурсы.

«Стратегически Северный широтный ход необходим для развития Арктики. Связанность территорий является условием освоения богатств Севера. Благо, технологии строительства, в том числе на многолетней мерзлоте шагнули далеко вперед и позволяют строить протяженные объекты», – говорит Андрей Иванов.

Развитие СШХ требуется также для поддержки грузооборота Северного морского пути, настаивает Иванов. Севморпуть нуждается в развитии наземной инфраструктуры прилегающих территорий.

«Транспортная сеть – будь то железные дороги, автомобильные, речные трассы, малая авиация – должна быть всепроникающей, должна приближать деловой оборот к малым городам и поселкам в Арктике», – настаивает А.Иванов.

СШХ реализуется при поддержке правительства региона, РЖД, а также одной из сторон выступил «Газпром». Заявлялось и об участии частного капитала: в 2018 году между концессионером ООО «СШХ» (99,9% – у РЖД) и

подконтрольным Минтрансу Росжелдором заключено соглашение на финансирование, строительство и эксплуатацию инфраструктуры общего пользования участка Обская – Салехард – Надым. В феврале 2022 г. в интервью «Коммерсанту» гендиректор РЖД Олег Белозёров говорил, что компания готова продать контроль в ООО «СШХ». Предложение, по его мнению, «может заинтересовать банковские структуры».

«Ведомости» в 2022 году писали о возможности выделения денег из ФНБ. «В текущих условиях планы инвесторов могут корректироваться, потому что один из шести участков предполагает строительство по концессии», – передавали они слова первого замглавы Минэкономразвития Ильи Торосова. 70,3 млрд руб. из ФНБ планировали выделить на строительство моста через Обь и железнодорожных подходов к нему, «в проект уже вложено 10 млрд руб.».

«Любые проекты в Арктике требуют планирования на долгосрочную перспективу. Это касается и добычи полезных ископаемых, и напрямую жизни людей. Чтобы оставаться жить на Севере людям и семьям необходимо понимать перспективы, оставаться ли им и их детям на этой земле, если проект постоянно переносится, придет ли новое качество жизни в их район и когда», – говорит Андрей Иванов.

Рассуждения о росте стоимости – только отговорки, добавляет он. Проекты долгосрочные – и постепенное финансирование может быть обеспечено из широкого набора источников.

«Не начиная сейчас, страна уже теряет десятки процентов стоимости объектов на промышленной инфляции. Можно говорить, что для каждого отложенного объекта или участка в этом случае идет «год за два» - не занимаясь проектом год, мы теряем по факту нереализованный год строительства и нереализованный год потенциала перевозок», – резюмирует руководитель Бюро арктических компетенций.

Источник: rzd-partner.ru, 23.03.2023

Ямал и Арктика взяли один курс на развитие

Экономику вернули на траекторию роста, страна продолжает развиваться, – этому посвящен весь ежегодный отчет правительства России о результатах деятельности за прошлый год. Премьер-министр Михаил Мишустин выступил сегодня на заседании Государственной Думы.

2022-й был очень сложным. Тем не менее по ключевым направлениям социально-экономического развития достигнуты хорошие результаты, отметил глава региона Дмитрий Артюхов. Это касается темпов строительства, объемов ввода жилья по всей стране. Ямал находится в числе регионов, где отмечен прирост к предыдущему году. Количество семей в округе, у которых получается улучшать жилищные условия, увеличивается. В числе важнейших инфраструктурных задач – запуск аэропорта Нового Уренгоя.

В этом году на Ямале пройдут масштабные дорожные работы. Ремонт охватят не только трассы, но и дороги внутри населенных пунктов. При этом подход будет максимально комплексным, с одновременной заменой коммунальных сетей, расположенных под асфальтом. Особое внимание уделят объектам благоустройства вдоль дорог, освещению, системе безопасности. На Ямале будет создан спасательный центр со специализированной техникой. В перспективе – наладить сеть связи, спутниковое наблюдение.

« Это все – усиление развития Северного морского пути. Мы видим, что тема развития Арктики звучала на высшем уровне с руководством КНР, в повестке глав государств. Им надо серьезно заниматься, там много вопросов, которые надо решать, связанные с системой навигации, спасения, ледокольного сопровождения. Но это все активно развивается: строятся мощнейшие ледоколы, запущено специальное научное судно, о котором председатель правительства РФ сегодня тоже рассказал», – отметил Дмитрий Артюхов.

В условиях западных санкций одним из примеров успешного импортозамещения станет «Ямал-Арена». Скандинавские поставщики, которые изначально должны были поставлять хоккейное оборудование, сотрудничать отказались. В итоге регион нашел отечественного производителя, разработки которого ушли вперед.

«Позиция губернатора Дмитрий Артюхова вполне ясна. На Ямале будут продолжены все стратегические проекты по развитию Арктики. Северный широтный ход – важнейший объект не только для северного региона, но и для страны в целом. Для меня Ямал – родной дом. И очень приятно, что сегодня здесь идет серьезное промышленное освоение, много внимания уделяется экологической безопасности. Наша задача – поддерживать выбранный курс развития региона, чтобы жизнь в российской Арктике стала еще комфортней», – отметила Светлана Каменская, депутат Законодательного Собрания Ямала.

Арктика и все, что с ней связано, – в повестке государства. У Ямала здесь особое место, ведь самые крупные проекты реализуются именно в регионе. Стабильно работает нефтегазовая отрасль, несмотря на все

сложности. В этом году запустят первую линию нового завода «Арктик СПГ» на Гыданском полуострове.

Источник: noyabrsk.bezformata.com, 23.03.2023

СвЖД рассчитывает приступить к проекту Северного широтного хода в ближайшие три года

Правительство Ямала и РЖД в лице руководства Свердловской железной дороги подписали документ о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта и развитии инфраструктуры на территории округа. В рамках соглашения, подписи под которым поставили губернатор Ямала Дмитрий Артюхов и начальник СвЖД Иван Колесников, в ближайшие три года планируется приступить к реализации проекта Северного широтного хода (СШХ), сообщили в пресс-службе правительства Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО).

«Компания и регион проделали уже большую совместную работу, которая позволяет в следующие три года перейти к реализации больших проектов, таких как Северный широтный ход, организации пригородного железнодорожного сообщения. Ямал – абсолютный лидер по развитию пассажирской инфраструктуры», – цитирует пресс-служба Колесникова.

По словам губернатора ЯНАО Дмитрия Артюхова, подготовка к строительству и само строительство СШХ это один из приоритетных проектов. «Проект сложен тем, что участвуют разные компании, финансирование идет из разных источников, поэтому важно, чтобы все процессы были синхронизированы», – приводит пресс-служба слова главы Ямала.

Кроме того, РЖД и правительством региона уже принято решение о совместной работе над вокзальной инфраструктурой. С 1 апреля 2023 года железнодорожный вокзал в Коротчаево перейдет в доверительное управление РЖД. Он станет частью крупнейшей логистической системы страны, будет включен во все программы модернизации и цифровизации, которые реализует компания. В 2022 году в здании вокзала Коротчаево завершился капитальный ремонт.

О СШХ

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.

Северный широтный ход будет реализован на принципах государственно-частного партнерства в форме концессии. При этом РЖД в рамках своей инвестиционной программы выполнит работы по реконструкции примыкающих к Северному широтному ходу участков Северной железной дороги, а также модернизации железнодорожной линии Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево.

15 ноября 2022 года вице-премьер Марат Хуснуллин сообщил о приостановке реализации проекта Северного широтного хода на Ямале. К нему планируется вернуться после того, как будут реализованы другие приоритетные проекты. 17 февраля 2023 года глава Минвостокразвития РФ Алексей Чекунков заявил, что проект строительства СШХ продолжится, когда будет готова его финансовая модель.

Источник: tass.ru, 14.03.2023

ОАО «РЖД» и ЯНАО подписали соглашение о сотрудничестве

ОАО «РЖД» и правительство Ямало-Ненецкого автономного округа подписали соглашение о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта на период 2023 – 2025 гг. Подписи под документом 14 марта в Салехарде поставили начальник Свердловской железной дороги Иван Колесников и губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов.

Документ определяет направления взаимодействия сторон в сфере развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, транспортного обслуживания населения и промышленных предприятий, обеспечения транспортной безопасности и социально-экономического роста. В числе актуальных задач – освоение перспективных объемов грузов, модернизация объектов пассажирского комплекса (в том числе вокзалов) с формированием безбарьерной среды для людей с ограниченными физическими возможностями. Стороны договорились рассмотреть варианты организации на территории ЯНАО пригородного пассажирского сообщения, с назначением на направлении Ноябрьск – Пурпе – Новый Уренгой отдельных пригородных поездов (с использованием современных пассажирских вагонов на локомотивной тяге).

Начальник СвЖД Иван Колесников рассказал, что инвестиции ОАО «РЖД» в развитие Свердловской магистрали на территории ЯНАО в 2022 году составили 980 млн рублей (в планах на 2023 год – 796 млн рублей). Со станций СвЖД в границах округа отправлено 13,1 млн тонн грузов (в 2023

году планируется обеспечить погрузку на том же уровне). Для освоения перспективных объемов грузов и обеспечения экономического роста территорий холдинг «РЖД» реализует масштабные проекты.

В соглашении отражено намерение сторон сотрудничать при реализации инвестиционных проектов по строительству магистрали «Северный широтный ход» (Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево) и железнодорожного коридора Обская – Бованенково – Сабетта.

Так, «Северный широтный ход» (СШХ) обеспечит значительное сокращение протяженности транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей. Кроме того, новая ветка будет способствовать решению проблемы перегруженности существующего южного маршрута, выходящего на Транссибирскую магистраль.

Источник: svzd.rzd.ru, 14.03.2023

В ЯНАО полностью закрыто движение железнодорожного транспорта по участку, связывающему Надым со станцией Пангоды, а также прекращена деятельность грузовых станций Надым и Правая Хетта

В ЯНАО полностью закрыто движение железнодорожного транспорта по участку, связывающему Надым со станцией Пангоды, а также прекращена деятельность грузовых станций Надым и Правая Хетта. Соответствующее решение принято собственником участка – подконтрольной «Газпрому» компанией «Газпром перевозки Надым» в связи с планами реконструкции 109-километрового отрезка пути, которому предстоит стать частью «Северного широтного хода» (СШХ) на территории округа. Контракт на проведение работ стоимостью 43,1 млрд рублей был заключен в прошлом году, завершить проект планируется до 31 декабря 2027 года.

Соответственно, расторгнут договор аренды с «Ямальской железнодорожной компанией», а ранее эксплуатируемый ей участок железной дороги передан организации-подрядчику ООО «Ямалтрансстрой», гендиректором и основным бенефициаром которого является депутат Тюменской областной думы Игорь Нак. Теперь грузы, ранее доставлявшиеся железнодорожным путем, будут направляться по автомобильным маршрутам, что значительно увеличит нагрузку на автотрассу Сургут – Салехард, по которой предстоит перевозить сотни тысяч тонн строительных материалов при весовой нагрузке не более 20 тонн.

Участники рынка дорожного строительства и представители общественности обращают внимание на то, что при принятии решения о реконструкции, собственники железнодорожного участка проигнорировали особенности климата, а также состояние участка дороги между Пангодами и Надымом. В итоге вред, причиненный федеральной трассе, будет устраняться за счет бюджета, а значит – на средства налогоплательщиков.

Впрочем, в Департаменте транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО возможные проблемы стараются не замечать, а соблюдение транспортной безопасности на трассе Сургут – Салехард считают сферой ответственности ГИБДД, не уточняя, кто будет контролировать сам процесс реконструкции и перенаправление транспортных потоков. Что касается движения по автодорогам при перевозке тяжеловесных грузов, то в ведомстве указывают на необходимость получения пользователями автодорог соответствующего специального разрешения в установленном действующим законодательством порядке.

Источник: rus-republic.com, 03.03.2023

К проекту Северного широтного хода планируют вернуться по готовности его финансовой модели.

Проект строительства Северного широтного хода (СШХ) продолжится, когда будет готова его финансовая модель. Об этом журналистам сообщил глава Минвостокразвития России Алексей Чекунов. «Остановки [СШХ] нет, есть приоритизация, экономика, есть проекты, которые имеют смысл в моменте, реализуются рекордными темпами. СШХ – крайне сложный проект, но он просчитывается, его финансовая модель считается, когда цифры сложатся, он будет реализован», – сказал он по итогам заседания рабочей группы Госсовета по обеспечению транспортно-логистического и социально-экономического развития Арктической зоны России.

В конце 2022 года вице-премьер России Марат Хуснуллин сообщил о приостановке СШХ на Ямале. Ранее правительство России 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 ранее оценивались более чем в 230 млрд рублей.

Источник: ADVIS.ru, 20.02.2023

Стратегический маршрут

Введение санкций против нашей страны потребовало расширения маршрутов доставки как для экспорта, так и для импорта грузов. В свете этого развитие Северного морского пути стало одним из ключевых государственных приоритетов на перспективу. В сегодняшней нестабильной обстановке немаловажно, что СМП проходит исключительно по территориальным водам и экономической зоне России – соответственно, абсолютно безопасен для наших компаний.

К тому же доставка грузов по полярным морям позволит снизить нагрузку на БАМ и Транссиб, так как спрос на перевозки между Европой и Азией превышает пропускную способность железных дорог.

<...>

В комплексный план развития Северного морского пути до 2035 года с общим объемом финансирования почти 1,8 трлн руб. вошли более 150 инфраструктурных проектов – как промышленных, так и транспортных. Особая роль в развитии СМП отводится Северному широтному ходу (СШХ) – проекту железной дороги длиной 707 км, которая соединит Северную и Свердловскую железные дороги, а также западную и восточную части ЯНАО. И его продолжению СШХ-2 – железнодорожной магистрали 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 для увеличения грузопотока. Пересмотр финансовой модели создал возможности для реализации проекта в условиях экономических ограничений.

<...>

Источник: transportrussia.ru, 30.01.2023

Более 10 млн руб было похищено при строительстве Северного широтного хода – прокуратура

Уголовное дело возбуждено по факту хищения более 10 миллионов рублей при строительстве Северного широтного хода, сообщает 27 января пресс-служба Уральской транспортной прокуратуры.

По данным ведомства, хищение было совершено при проектировании реконструкции станций Ягельная и Пангоды в Ямало-Ненецком автономном округе в рамках реализации проекта «Северный широтный ход».

«Установлено, что подрядчиком в ОАО «РЖД» представлен отчет, содержащий завышенные данные о выполненных работах по бурению скважин не менее чем на 1100 погонных метров. В результате ОАО «РЖД» приняты и оплачены фактически не выполненные работы на сумму 10,5 миллионов рублей, что повлекло причинение ущерба в крупном размере», – говорится в сообщении.

По выявленным фактам хищения возбуждено уголовное дело о мошенничестве. Ход и результаты расследования взяты на контроль в транспортной прокуратуре, добавили в ведомстве.

Концессионное соглашение по созданию железнодорожного Северного широтного хода (СШХ) было подписано в октябре 2018 года. Северный широтный ход позволит организовать прямое сообщение между Северной и Свердловской железными дорогами по маршруту «Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» на Ямале. Его общая протяженность составит около 700 километров.

Предполагалось, что новая ветка обеспечит значительное сокращение протяженности транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей. Кроме того, реализация проекта СШХ должна способствовать решению проблемы перегруженности существующего южного маршрута, выходящего на Транссибирскую магистраль.

В ноябре 2022 года вице-премьер РФ Марат Хуснуллин заявил, что строительство на объектах Северного широтного хода пока приостановлено, но перспективы реализации проекта сохраняются.

Источник: ria.ru, 27.01.2023

Россия вновь прирастает Сибирью

О реализации транспортно-логистических проектов развития инфраструктуры на востоке страны

В свете известных событий восточный вектор движения экономики становится все более выраженным. Отсюда и такое внимание к инфраструктурным проектам – дальневосточным и сибирским.

В первую очередь это касается проектов транспортно-логистической инфраструктуры. И если о первых говорят достаточно часто, то о вторых реже. А между тем сегодня происходит своего рода переоценка ценностей, меняется отношение к региональным проектам, которые ранее считались несвоевременными и невыгодными с макроэкономической точки зрения.

Новосибирский фактор

Так, Новосибирск традиционно воспринимался как производящий, погрузочный, вывозящий, транзитный с точки зрения выхода на восточный полигон регион. Сейчас область начинает приобретать абсолютно новое качество: из символического центра страны становится реальным. В Новосибирск начинает смещаться все, что связано с транспортным обеспечением страны в целом.

В области реализуются проекты, которые способствуют формированию региона как мультимодального транспортного хаба. Речь идет о проекте «Южный транзит», который облегчит пропуск транспорта из Алтая и Казахстана в северные и восточные регионы страны, что значительно повысит транзитные возможности области.

Завершено обоснование инвестиций по проекту и начата разработка проектно-сметной документации.

Первый этап «Южного транзита» уже выполнен – это Бугринский мост через реку Обь. Второй этап в рамках проекта восточного обхода города должен обеспечить транспортную связь между автомобильными дорогами федерального значения Р-254 «Иртыш» и Р-256 «Чуйский тракт», перераспределить транспортные потоки на магистральных улицах Новосибирска. В результате замкнется создаваемое транспортное кольцо вокруг города, а также расширятся мощности транспортно-логистических коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» и сибирского транзита грузо- и пассажиропотока между Юго-Восточной Азией и Западной Европой. В черте Новосибирска автодорога будет соответствовать магистрали I класса протяженностью 14,2 км. За городом это будет дорога технической категории 1Б протяженностью 8 км. Руководство области вышло в Росавтодор с

инициативой ускорения реализации проекта восточного обхода города протяженностью 100 км.

Развитие всех транспортных и логистических проектов должно быть взаимоувязано и скоординировано, тогда инвестиции в развитие отрасли дадут максимальный эффект. На федеральном уровне активно реализуется проект по развитию сети транспортно-логистических центров. Один из них реализуется в Новосибирске. Синхронизации в строительстве таких центров с развитием транспортной инфраструктуры не всегда удается достичь. В Новосибирске именно так пока и получается: ТЛЦ сдается в 2024 году, а расширение дороги от промышленно-логистического парка в восточном направлении области запланировано на 2025 год. И этот временной разрыв необходимо сократить.

Сибирские проекты

Определенные надежды по развитию транзитных перевозок в СФО связывают с проектом трассы М-12 Москва - Казань при ее планируемом продолжении до Екатеринбурга, Новосибирска и далее по регионам Сибири.

В СФО стартуют и другие глобальные инфраструктурные транспортные проекты.

Так, планируются расширение на первом этапе до 4 полос трассы Омск – Новосибирск – Иркутск – Чита, выход на Алтай и Горно-Алтайск к границе Монголии на Китай. По мере формирования грузопотока трасса будет расширяться.

Таких транспортных коридоров протяженностью 7 тыс. км еще не строили. Необходимо увязать этот мегапроект с развитием региональных и муниципальных дорог. В рамках этого проекта как раз и должен замкнуться восточный обход Новосибирска.

На федеральном уровне есть понимание того, что механизм реализации транспортно-логистических инфраструктурных проектов, который используется на Дальнем Востоке, необходимо распространить на Сибирь. Таким образом, снизятся риски трафика. И, как следствие, к инфраструктурным проектам повысится интерес частных инвесторов, а также банков.

В нынешней ситуации также актуализировался проект строительства дороги Кызыл – Курагино в Тыве. При достижении договоренности с китайской и монгольской сторонами значительную часть транспортного потока, который из-за инфраструктурных ограничений не может выйти из СФО, можно провести через Монголию в Китай. В первую очередь речь идет о перевозке зерна. Скорее всего, придется строить новую дорогу. Существующая однопутная дорога вряд ли обеспечит растущие объемы перевозок.

Железнодорожный коридор через Республику Тыва вызвал большой интерес у сибирских губернаторов при обсуждении на Петербургском экономическом форуме в 2022 году.

Ренессанс сибирских инфраструктурных проектов продолжает проект по увязке внутренних водных путей и Северного морского пути. Сложившаяся ситуация требует новых решений: грузы с северо-запада и юго-востока страны едут на восток. В результате в Сибири объемы перевозок падают, округ оказывается зажат между Восточным и Западным полигонами. В такой ситуации есть смысл посмотреть на арктическое направление.

Речь идет о системе «Енисей – Северный морской путь», которая не только повысит роль водного транспорта Сибири, но и усилит логистику региона в транспортной системе России. Новая система проходит по территории Ангаро-Енисейского региона (АЕР), в котором сосредоточены 50% энергоресурсов, 65% запасов угля, 80% запасов никелевых руд, 70% – медных, 90% – свинцовых, 75% – цинковых и 45% хвойных лесонасаждений РФ. Для освоения этих ресурсов необходима развитая региональная транспортная система.

По воде

Водный транспорт занимает особое место в транспортной системе АЕР, являясь единственным средством для перевозки грузов в районах Крайнего Севера и населенных пунктах вблизи малых рек, где не развиты автомобильные и железные дороги. Также водные пути связывают Транссиб и Северный морской путь (СМП) и позволяют пропускать по Енисею морские суда на значительные расстояния от устья. Воднотранспортная система «Енисей – СМП» будет функционировать в составе трех линий, работающих одновременно и дополняющих друг друга.

Первая линия – речная, которая будет обеспечивать связь между южными и северными районами Красноярского края по Енисею и его притокам. Основное направление движения грузов – северное. Там будут осуществляться перевозки с передачей грузов в низовье Енисея на морской транспорт в портах Игарка и Дудинка.

Вторая линия – морская, по ней планируются морские перевозки грузов из портов Лесосибирск, Игарка и Дудинка по СМП в оба направления: в Европу и Азию.

Третья линия – смешанная, которая должна связать предприятия зоны среднего и нижнего течения Енисея с водными бассейнами РФ и портами стран Европы.

Енисей благодаря географическому расположению, направлению течения и условиям судоходства может стать важнейшим звеном СМП. Связывая СМП

с глубинной материковой частью Средней Сибири, эта река позволит России создать качественно новый выход сибирских регионов на мировой рынок и сформировать бункеровочные, метеорологические и авиасервисные базы обслуживания СМП.

Эта задача будет решаться за счет создания транспортного узла системы «Енисей – СМП» вблизи грузообразующих зон во внутренних районах Сибири и изменения отношения перевозчиков к переходу СМП на уровень международной межокеанической транспортной системы. Для этого необходимо изменить статус СМП до Северо-Восточного прохода, поднять уровень сервисного обслуживания до международного стандарта, сделать привлекательными тарифы, особенно ледокольной проводки, так как международные трассы с качественным сервисным обслуживанием предпочтительнее для грузополучателей и грузоотправителей, нежели трассы национального ранга.

Особое значение работа системы «Енисей – Северный морской путь» имеет для лесопромышленного комплекса Сибири, его экспортной деятельности.

У слияния рек Ангара и Енисей, в поселке Стрелка, находится Енисейская сплавная контора (ЕСК), единственная выстоявшая в перестроечную эпоху. Поселок Стрелка является стратегическим транспортным узлом АЕР, через который проходит древесина всех ангарских заготовительных предприятий.

В настоящее время, сохранив историческое название, ЕСК оказывает лесоэкспортным предприятиям услуги по проводке плотов, производит отгрузку круглого леса в Красноярск, оказывает услуги Норильскому ГМК по формированию транзитных плотокараванов, занимается заготовкой древесины, производит лесопroduкцию и выполняет паромные перевозки через Енисей.

Таким образом, сегодня благодаря низкой себестоимости водной доставки лесоматериалов в пункты переработки круглого леса на Енисей вернулся плотовой лесосплав, что позволяет отечественной лесопroduкции конкурировать с аналогами на мировом рынке.

Одновременно с возвращением плотового лесосплава целесообразно восстановить движение плотов до порта Игарка, расположенного на берегу Игарской протоки Енисея. Город-порт расположен в 685 км от устья и является самым южным портопунктом на Енисее, в который могут заходить океанские суда.

Основной специализацией Игарского порта в советское время была перевалка лесо- и пиломатериалов для отправки на экспорт. В порту Игарки много лет работал лесопильно-перевалочный комбинат, на нем было четыре

деревообрабатывающих цеха. В 1980-х годах порт обрабатывал больше 1,25 млн м³ пиломатериалов, большей частью пакетированных, и отгружалось на экспорт более 300 тыс. м³ продукции глубокой переработки древесины. Мощности морского порта позволяли обслуживать одновременно 25 крупнотоннажных кораблей.

По объему поставок древесины порт занимал второе место в стране после Архангельского.

Сейчас производство почти свернуто. Если восстановить комбинат и организовать поставку на него плотов с лесоматериалами, то лесопромышленный комплекс Сибири, влившись в транспортную систему «Енисей - СМП», повысит свой экспортный потенциал.

Востребованы временем

Отдельно стоит сказать о сибирских инфраструктурных проектах, отложенных в свое время и востребованных сегодня. Так, строительство на западносибирском Севере аналога Транссиба – Северного широтного хода (СШХ) в соответствии с поручением Президента РФ, которое он дал в апреле 2022 года, планируется возобновить в ближайшее время.

Эта артерия, по имеющимся оценкам, позволит минимум на четверть увеличить сибирско-дальневосточный валовой продукт, повысить конкурентоспособность Севморпути за счет железнодорожных связей между его портами в Сибири и на Дальнем Востоке, а также довести до 60-80% уровень импортозамещения по многим видам металлургического, химического и редкоземельного сырья за счет освоения этих ресурсов в обширном регионе, примыкающем к СШХ.

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

Таким образом, данная магистраль и сопряженные с ней экономические проекты обеспечат уровень транспортной логистики не только более высокий, но и более независимый от внешних факторов.

Комплексный проект этой артерии предусматривает ее продление к Норильско-Таймырскому горно-металлургическому комплексу (НТГМК) и юго-восточнее – к северо-енисейской Игарке, порту «река – море», с параллельным освоением нефтегазовых ресурсов на Таймыре. А в дальнейшем Игарку намечено состыковать с НТГМК, а в Красноярском крае – с Восточно-Сибирской железной дорогой. Игарка в результате должна стать промышленно-транспортным хабом мирового уровня

Причем уже сделан первый шаг по подготовке выхода СШХ на Таймыр: в государственную собственность возвращается норильско-таймырский участок – перспективный, притом действующий.

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

Построенные в сороковые-пятидесятые годы прошлого века участки магистрали, а их протяженность составила треть всей ее длины, – это, что называется, базовый каркас данной артерии. Большинство из них нуждаются в реконструкции, и она проводится в последние 5 лет. В то же время с начала 2010-х действует ветка СШХ на Ямал, обеспечивающая стыковку с Севморпутем на Ямале и с Ямальским комплексом по производству и экспорту сжиженного природного газа.

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

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

Большие надежды по развитию транспортно-логистической системы в СФО связывают с созданием в Красноярске полноценного пассажирского хаба на базе аэропортов Красноярска и Черемшанки, призванного дать толчок социально-экономическому развитию региона. Но с этим проектом пока не все просто.

Согласно обоснованию проекта хабовое расписание должно привлечь в аэропорт трансферные пассажиропотоки и обеспечить дополнительные доходы для аэропорта и всех обслуживающих компаний, позволивкратно увеличить количество маршрутов из аэропорта, чтобы пассажиры и грузоотправители могли пользоваться прямыми беспосадочными рейсами во все основные города

России и крупные международные аэропорты, в первую очередь в странах Юго-Восточной Азии и Европы.

Использование прямых авиационных рейсов позволило бы сократить время, затрачиваемое пассажирами на поездку, в 2,5 раза по сравнению с трансферными рейсами с пересадкой в других аэропортах, и в 15 раз по сравнению с наземными видами транспорта.

Консолидация магистральных и местных пассажиропотоков в результате единого управления аэропортами Красноярск и Черемшанка повысила бы качество обслуживания и доступность местных и региональных рейсов в пределах Красноярского края, обеспечивая удобные стыковки с рейсами федеральных и иностранных авиакомпаний.

В части грузового хаба Красноярск обладает существенными перспективами развития. Авиаперевозчики пересматривали стратегию по формированию парков воздушных судов, уделяя внимание специализированным грузовым воздушным судам.

Амбициозный проект по формированию логистического транспортного узла в аэропорту Красноярск должен быть реализован совместно с надежными партнерами – авиакомпаниями группы «Волга-Днепр». Более чем 15-летнее сотрудничество Красноярска с одним из мировых лидеров в области грузовых авиаперевозок и накопленные аэропортом компетенции позволяли рассчитывать на успешное развитие проекта.

Насколько реализована идея хаба к настоящему времени? Самолеты «Аэрофлота» начали базироваться в Красноярске, правда, сейчас их заменили суда авиакомпании «Россия». В 2021 году в аэропорту открыли новую рулежную дорожку. Благодаря ей в аэропорту стало возможно принимать больше рейсов: 24, а не 12, как раньше. Строительство железнодорожной ветки еще не началось: единственные поезда, которые ездят в аэропорт, – товарные цистерны с авиатопливом. Объединение основного терминала и Черемшанки пока в проекте, им занимается инвестиционная корпорация «Енисейская Сибирь».

Пандемия сильно ударила по планам аэропорта. Авиахаб должен был открыться еще в 2020 году, но из-за карантина открытие перенесли на год. Основной пассажиропоток из Красноярска приходился на Таиланд и Вьетнам – регулярное и чартерное авиасообщение с этими странами не возобновилось до сих пор.

Только летом 2022 года из Красноярска отправились чартерные рейсы в турецкие Анталью и Бодрум. Кроме того, красноярцы стали чаще летать по России, особенно в Сочи и Минеральные Воды.

За пять месяцев 2022-го пассажиропоток вырос на 19% по отношению к прошлому году. Пока не удается до конца компенсировать международный рынок. Но растут пассажиропоток и число рейсов в Турцию и Киргизию - в Бишкек и Ош. Бишкек используется как пересадочный пункт для перелета в другие страны. Возобновляются рейсы в Ташкент, Самарканд и Фергану.

В начале 2022 года аэропорт столкнулся с проблемой грузовых перевозок. В пандемию эта отрасль, как известно, была на подъеме. Но после того, как запретили доступ большинству лизинговых самолетов за границу и европейские авиакомпании перестали летать над территорией России, число грузовых рейсов резко сократилось. Повлиял на это и уход многих зарубежных фирм с российского рынка.

До начала 2022 года в Красноярск активно летали самолеты группы компаний «Волга-Днепр». Чаще всего грузовые рейсы выполнялись на Boeing 747 авиакомпании Air Bridge Cargo. Они летали из Китая в Москву и обратно с технической посадкой в Красноярске. Теперь лизинговые Boeing 747 не могут летать за рубеж – даже в Китай.

С конца февраля 2022 года объем грузоперевозок упал на 75-80%. Грузового хаба как такового в Красноярске пока нет, он в проекте.

Из регулярных грузовых перевозчиков остались рейсы «Авиастар-Ту» (летает на самолетах Ту-204) и «Волга-Днепр» (летают на самолетах Ил-76 и Ан-124). Air Bridge Cargo летает в основном по России, иногда с техпосадкой не в Красноярске, а в Нур-Султане.

Тем не менее в аэропорту Красноярска в новых экономических условиях планируют открыть свой грузовой бизнес.

Компании «Атран» и «Волга-Днепр» выстраивают логистические цепочки и решают, как они будут летать за рубеж. Для этого нужно разработать маршруты и решить вопросы с оплатой обслуживания. Но расписания рейсов у авиакомпаний еще нет.

Проблемы красноярского авиахаба, как и всей гражданской авиации, связаны с влиянием внешних факторов, и по мере их преодоления хаб будет развиваться.

В заключение хочу сказать, что проекты в сфере транспортно-логистической инфраструктуры, о которых шла речь, грандиозны, как, впрочем, и сама Сибирь. И если в национальной экономике происходят глубокие изменения, то, наверное, пришло их время.

Цель

На федеральном уровне есть понимание того, что механизм реализации транспортно-логистических инфраструктурных проектов, который используется на Дальнем Востоке, необходимо распространить на Сибирь.

Таким образом, снизятся риски трафика. И, как следствие, к инфраструктурным проектам повысится интерес частных инвесторов, а также банков.

Источник: transportrussia.ru, 16.01.2023

Якушев напомнил о важности Северного широтного хода для России

Полпред президента России в УрФО Владимир Якушев заявил, что Северный широтный ход (СШХ) важен для России и потому необходимо продолжать его продвигать на всех уровнях. Об этом Якушев заявил, отвечая на вопрос URA.RU.

Полпред уверен, что будущая экономическая эффективность СШХ очевидна. «Необходимо продолжать работу над проектом Северного широтного хода и продвигать его на всех уровнях. Да, сейчас, в моменте, денег на этот масштабный проект нет, так как приоритеты в сложившейся ситуации расставлены по-другому. Но это не значит, что СШХ положили на полку и забыли», – сказал Якушев.

Ранее URA.RU сообщало, что Владимир Якушев считает Северный широтный ход стратегически важным проектом. Также он уверен, что работа над ним продолжится, а временная приостановка не время для расслабления, надо находить внебюджетные источники, заниматься проектированием.

Источник: Городской портал Екатеринбург (gorodskoyportal.ru/ekaterinburg), 13.01.2023

В России появится Северный широтный ход

Проект включен в «Стратегию развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года».

Президент России подтвердил планы по строительству Северного широтного хода. Запуск проекта позволит в числе прочего разгрузить БАМ и Транссиб. Это принципиально важно с учетом переориентации на восток основных экспортных ресурсов.

Строительство Северного широтного хода не снято с повестки. Об этом накануне Нового года сообщил президент России Владимир Путин на заседании Совета по стратегическому развитию и национальным проектам. На заседании глава государства отметил важность развития надежных и

безопасных транспортных коридоров. Среди важных проектов он назвал и строительство Северного широтного хода.

«В наших планах – дальнейшая модернизация восточного направления железных дорог, Транссиба и БАМа.

Это позволит заметно увеличить объемы пассажиро- и грузопотоков, тем самым повысить деловую активность и социальную мобильность, открыть широкие возможности для торговли, запуска новых проектов и, 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», – отметил Владимир Путин.

Общая стоимость проекта, по сообщению газеты «Коммерсантъ» – 292,3 млрд руб.

Напомним, Севморпуть (СМП) должен стать вторым глобальным транспортным коридором. Объем перевозок по нему к 2030 году должен превысить 200 миллионов тонн.

Ранее атомные ледоколы «Атомфлота» – «Арктика», «Сибирь», «Урал», «Ямал», «50 лет Победы», «Таймыр» и «Вайгач» – встретили Новый год в акватории Северного морского пути, а объем перевозок по СМП превысил прогнозы.

«Таймырский телеграф» также рассказывал, что Севморпуть задействуют для очистки Заполярья от мусора, накопленного еще с советских времен.

Источник: Таймырский телеграф (ttelegraf.ru), 11.01.2023

Северный широтный ход

ЯНАО не хватило влияния для продвижения Северного широтного хода

Перенос сроков строительства важного для ЯНАО проекта Северного широтного хода произошло из-за того, что вице-премьер РФ Марат Хуснуллин решил сделать ставку на менее затратные по времени проекты. Для реализации СШХ необходимо больше времени. Это существенно спутало планы губернатора Ямала Дмитрия Артюхова и породило слухи о том, что ямальское лоббирование Северного широтного хода оказалось недостаточным. Об этом URA.RU рассказал инсайдер в политэлите региона, с которым, однако, согласны не все.

«В нынешних экономических условиях очень сложно планировать именно долговозводимые проекты. А Северный широтный ход как раз к таким относится. Хотя не все согласны с такими выводами, чиновники, напрямую задействованные в реализации СШХ до сих пор спорят, почему вице-премьер РФ Марат Хуснуллин на время отказался от проекта», – рассказывает инсайдер.

Решение Хуснуллина о переносе СШХ создало в правительстве ЯНАО два лагеря – одни верят в проект, другие уже нет

По мнению политолога Александра Безделова, это определенный удар по позициям региональных властей, поскольку им не удалось защитить проект СШХ. На его взгляд, он имел серьезное значение конкретно для ЯНАО, но лоббистские возможности Ямала оказались значительно слабее, чем предполагали в правительстве региона.

Собеседник считает, что для Хуснуллина главной причиной, по которой он отказался поддерживать проект и заморозил его до лучших времен, стала экономическая целесообразность и рентабельность финансовых вложений в сложившейся ситуации. «Правительству России приходится выбирать между первоочередными проектами и финансированием тех, которые с точки зрения необходимости и рентабельности могут не соответствовать требованиям федерального центра», – пояснил Безделов.

Кроме этого политолог указывает на то, что помимо развития Восточного полигона, который обозначен как приоритетный проект, в ведомстве Хуснуллина много других затратных программ. «Продолжается строительство автомобильных дорог – скоростной трассы между Казанью, Екатеринбург и Москвой. Вот вице-премьер сделал выбор в пользу более важного с его точки зрения», – считает Безделов.

Приближенные к губернатору ЯНАО чиновники, занимающиеся реализацией проекта, не видят провала регионального лобби или ослабления позиций Артюхова в этом вопросе. По их мнению реализация СШХ идет в рабочем режиме, а слова Марата Хуснуллина обычное декларирование приоритетов федерального центра. Такая уверенность строится на том, что все необходимые меры для реализации ямальской части проекта проводятся в запланированные сроки. Кроме этого, никто не услышал самого главного сигнала из Москвы – слов президента РФ Владимира Путина о сворачивании СШХ.

«Концессионеры проделали большую работу. Основные части проекта прошли госэкспертизу. Уточняется финансовая модель в связи с новыми обстоятельствами в мировой экономике. Сделано слишком много, чтобы остановить проект. Возможно, сроки его сместятся, но отказа не будет. Тем

более, что президент недавно назвал СШХ в числе реализуемых проектов в России», – рассказал инсайдер.

Такого же мнения придерживается член общественной палаты РФ, политолог Евгений Забродин. По его словам, вопрос о заморозке СШХ окончательно не решен, а главная задача Марата Хуснуллина – показывать результат здесь и сейчас. А с проектом Северного широтного хода подобная система не работает.

«Северный широтный ход – это серьезный инфраструктурный проект, который не быстро реализуется. А мое ощущение, что Хуснуллин нацелен на быстрое получение результатов. У некоторых чиновников правительства нет понимания государственной значимости СШХ. Эта значимость закрыта шорами достижения конкретных результатов в очень быстрые сроки для эффективных отчетов президенту», – считает Забродин.

Он считает, что пока нет постановления, подписанного президентом или главой правительства на СШХ рано ставить крест. «Пока мы живем в парадигме, что проект Северного широтного хода продолжается», – уверен Забродин.

С ним отчасти солидарен и политолог Безделов. Хоть он и уверен, что без финансовой помощи проект Северного широтного хода до конца не довести, но какие-то отдельные инфраструктурные элементы на территории Ямала будут возведены. «Все, безусловно, будет хорошо – вопрос только когда?» – заканчивает свою мысль политолог.

Однако другие источники в правительстве региона считают, что в самом ЯНАО уже никто не верит в появление такого крайне востребованного и экономически важного объекта, как мост через Обь. Хотя власти утверждают, что проектно-изыскательные работы, несмотря на заявления из правительства РФ, никто не останавливал. «Артюхову придется принять решение и открыто признать, что в ближайшие годы развития СШХ на запад от Салехарда ожидать не стоит, потому что построить мост от Лабытнанги до Салехарда, в рамках концессии, – бессмысленно. Поэтому, так или иначе, губернатору придется отказаться от этого проекта», – считает инсайдер.

Сам Дмитрий Артюхов, который всегда активно комментировал ход строительства СШХ, после заявления Марата Хуснуллина не сделал ни одного официального высказывания на данную тему. По мнению источника в правительстве – это указывает на спокойствие губернатора и его уверенность в том, что работы по проекту продолжаются и прекращать развивать железнодорожную магистраль никто не собирается.

В правительство ЯНАО был направлен запрос. На момент выхода материала ответ получен не был.

Ранее URA.RU сообщало, что правительство ЯНАО опровергло информацию о полной заморозке Северного широтного хода, а Владимир Путин отметил важность строительства СШХ. Помимо этого, в октябре «Газпром» приступил к реализации реконструкции и строительства железнодорожной магистрали на Ямале. Эти работы включают в себя участок СШХ «Надым – Пангоды». А благодаря проекту в Салехарде должна появиться железнодорожная станция. Постановления президента о начале строительства Северного широтного хода были подписаны в мае 2022 года. А полпред УрФО Владимир Якушев в интервью агентству сообщил, что не стоит говорить о заморозке СШХ – эту тему с повестки не снимали.

*Источник: Инновационный портал Уральского Федерального округа (invur.ru),
01.01.2023*

Вузы с «арктическим уклоном»: в каких специалистах нуждается Арктика и где их готовят

Освоение Арктики является одним из приоритетных направлений государственной политики России. Его целью является ускорение экономического роста страны, повышение качества жизни населения, развитие науки. Уникальные базы, расположенные среди льдов, фактически лаборатории под открытым небом, позволяют раскрывать невероятные научные тайны.

За последние годы на улучшение социально-экономического положения полярного региона повлияли многие факторы: актуализация государственной программы по развитию Арктической зоны, значительное расширение ее сухопутной территории, освоение новых месторождений углеводородов на шельфе восточной Арктики, запуск нового перегрузочного терминала в Мурманске. Но, тем не менее, в этом регионе остается огромное количество проблем, для решения которых необходимы высококвалифицированные специалисты, обладающие специфическими знаниями и навыками. Именно наличие квалифицированных кадров, «новых арктических» специалистов, является одним из определяющих факторов успешного освоения и развития этого сурового белого края.

В каких сферах наиболее востребованы специалисты в Арктике

<...>

Транспорт

Сейчас в Арктике идет активное развитие транспортной инфраструктуры, целью которой является полноценное обеспечение портов и Северного

морского пути подъездными путями – формируются сети автомобильных и железнодорожных дорог. Важнейшими из проектов являются железная дорога Бованенково – Сабетта, Белкомур, Северный широтный ход, пусковой комплекс Томмот – Якутск. В этой сфере необходимы специалисты для модернизации дорожных сетей арктического региона, их строительства, осуществления взаимодействия различных видов транспорта, логистики.

<...>

Источник: postupi.online, 27.12.2022