



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ПУБЛИКАЦИИ
ПО СЕВЕРНОМУ ШИРОТНОМУ ХОДУ

2 КВАРТАЛ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

Чекунков рассказал, когда может стартовать проект Северного широтного хода	3
Губернатор Артюхов рассказал о главных приоритетах развития ЯНАО.....	4
Фадеев: продление маршрута «Север – Юг» – стратегическое решение страны	4
У властей Ямала нет понимания сроков начала строительства моста через Обь	6
Логистика на углях	7

Чекунков рассказал, когда может стартовать проект Северного широтного хода

Проект Северного широтного хода (СШХ) может быть реализован после снижения ключевой ставки ЦБ РФ, сообщил в интервью РИА Новости на Петербургском международном экономическом форуме глава Минвостокразвития Алексей Чекунков.

«Стратегически этот проект (СШХ – ред.) нужно реализовать. Замкнуть по северной хорде запад и восток, соединить. Когда остается 300 километров, в масштабах нашей страны это нужно сделать. Проект дорогой. Там большие мосты. Идет финализация базы транспортной, грузопотока. Когда будет финализирована, будет принято решение. Чтобы реализовать этот проект, нужно задействовать средства Фонда национального благосостояния. Одна из причин (приостановки проекта – ред.) – высокая процентная ставка, которая проекты ГЧП делает менее конкурентоспособными. Она не навечно. Когда процентная ставка опустится, тогда, думаю, наступит момент эпохальных проектов: и моста на Сахалин, и СШХ», – сказал министр.

Он отметил, что реализация таких проектов привязана к уровню ключевой ставки.

«Когда ставка 17 процентов, а банковский кредит 20 процентов, о таких масштабных проектах разговаривать нет смысла, ни одна финансовая модель их не выдержит. Мы ждем понижения ставки. Готовность высокая. Проектные решения большей частью сделаны. Очень Ямал заинтересован в этом... В условиях высокой процентной ставки и напряженных региональных бюджетов проекты ГЧП тяжело летают», – отметил Чекунков.

При этом, по его словам, в экономике все циклично, и спрос на товары российского экспорта остается высоким.

«Экономика быстро перестраивается – если старые рынки замыкаются, новые открываются. В этом смысле я обоснованный оптимист. Считаю, что наступает время любых мегапроектов», – добавил Чекунков.

Концессионное соглашение по созданию железнодорожного СШХ было подписано в октябре 2018 года. 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 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

СШХ на Ямале пока приостановлено, но перспективы реализации проекта сохраняются.

Петербургский международный экономический форум проходил с 5 по 8 июня. РИА Новости – информационный партнер форума.

Источник: Iprime.ru, 07.06.2024

Губернатор Артюхов рассказал о главных приоритетах развития ЯНАО

Губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрий Артюхов рассказал о главных приоритетах развития региона. Об этом сообщает URA.RU.

«Экология задает вызов гармоничного развития Арктики. Молодежь – наше все, это будущее региона. Инфраструктура – основная задача, СШХ (Северный широтный ход) – ключевой проект не только для ЯНАО, но и всей Арктической зоны», – заявил Артюхов на пленарной сессии форума «Пространство будущего: Урало-Сибирский макрорегион».

Он также отметил, что важно сохранить уникальные культурные традиции народов Севера.

Пленарная сессия прошла в Москве на выставке-форуме «Россия».

Источник: russian.rt.com, 04.06.2024

Фадеев: продление маршрута «Север – Юг» – стратегическое решение страны

Подключение Севморпути к международным сухопутным маршрутам, в частности, «Север – Юг», а также продление транспортного коридора до Мурманска может произойти, когда начнется активное освоение Северного морского пути. Об этом в беседе с РБК Мурманск сообщил доктор экономических наук, исполнительный директор Ассоциации полярников Мурманской области, профессор высшей школы производственного менеджмента Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого, заместитель председателя общественного совета комитета по делам Арктики Санкт-Петербурга Алексей Фадеев. «Все зависит от государственных инвестиций, – сказал он. – Пока известно, что в морские проекты, прямо или косвенно связанные с развитием Северного морского пути, должно быть проинвестировано порядка 19,5 трлн руб.».

Профессор пояснил: по сути, важно говорить о модернизации Октябрьской железной дороги, которая является «уязвимым местом». «Местами она имеет однокорейные пути. Стоит отметить, что это важнейшая сухопутная магистраль с местами архаичной конструкции, снижающей экспортный потенциал региона в целом, – сказал Алексей Фадеев. – Поэтому, когда операторы, например, нефтегазовых проектов рассматривают возможности доставки грузов, эта составляющая существенно образом снижает потенциал снабжения проектов и грозит срывами их сроков. Ведь сегодня Октябрьская железная дорога перегружена продукцией, идущей на экспорт через Мурманский порт, а также мазутом, необходимым для отопления региона».

Что касается подключения СМП к международным сухопутным маршрутам, то эта тема обсуждается очень давно, отметил профессор. Речь идет о глобальном проекте «Северный широтный ход». «Эффективность СМП во многом определяется наличием и количеством железнодорожных подходов к трассе. Представьте условную карту. Есть маршрут по морю, есть опорные точки в виде Мурманска, Архангельска, Нарьян-Мара, Сабетты, Игарки, Диксона, Дудинки, Тикси, Певека, Бухты Провидения. Вывоз продукции минерального комплекса, топливно-энергетического комплекса станет по-настоящему эффективным, когда у нас появится возможность с прилегающих к этим портам территорий подвозить грузы к морской линии», – прокомментировал Фадеев.

Идею строительства Северного широтного хода он назвал одним из ключевых проектов на суше и затратным, потому как строительство железной дороги – это всегда «очень дорого». «Сейчас история принимает другой оборот, в том числе с меняющимися геополитическими обстоятельствами, – сказал собеседник РБК Мурманск. – Мы активно начинаем работать с Китаем, Ираном и так далее. МТК «Север – Юг» приобретает большее значение».

Тема присоединения СМП к международным транспортным коридорам – своего рода «управленческая новелла», которая позволит использовать все преимущества мурманского порта, считает Алексей Фадеев. «Цифры по доставке через СМП очень амбициозные. В 2024 году должно быть перевезено не менее 80 млн тонн. В планах на 2030 год – 150 млн тонн, в 2035 – более 200 млн тонн. Это создаст возможность для еще большей загрузки трассы, – высказался он. – Чтобы эту грузовую базу подвести к СМП, нам нужны транспортно-логистические пути. Присоединение к МТК может стать одним из решений вопроса. Это интеграция в глобальную мировую логистику».

В марте вице-премьер РФ Александр Новак сообщил, что «львиную долю» грузов, отправляемых по Севморпути в 2024 году, составят нефть и газ с

сырьевых проектов, которые реализуются в Арктической зоне России. Также планируется транспортировать продукцию «Норникеля» – медно-никелевый концентрат, кроме того, везти транзитом другие грузы на восток СМП из Мурманска.

Ранее МИД заявил о росте интереса к Севморпути на фоне конфликта в Красном море. Отмечалось, что водная трасса может обеспечить судоходство всем желающим перестроить маршрут из-за атак йеменских хуситов в Красном море при условии соблюдения требований Полярного кодекса и положений российских регулирующих документов.

Источник: murmansk.rbc.ru, 17.05.2024

У властей Ямала нет понимания сроков начала строительства моста через Обь

Власти Ямала не могут назвать дату начала строительства моста через Обь между городами Салехард и Лабытнанги.

«Строительство моста через реку Обь – один из шагов создания проекта СШХ (северный широтный ход – железная дорога Салехард-Надым – прим.ред.). В проекте участвуют помимо округа еще и федеральные структуры. Строительство моста будет возможно только после полного согласования проекта между всеми его участниками. Сейчас дат начала строительства нет», – написали представители департамента транспорта и дорожного хозяйства Ямала в ответе на вопросы жителей в соцсетях.

Железная дорога Салехард-Надым должна включать в себя совмещенный мост через Обь – автомобильный и железнодорожный.

В 2018 году бывший губернатор ЯНАО Дмитрий Кобылкин участвовал в закладке капсулы на месте начала строительства моста. Однако после этого проект не сдвинулся с места.

Два года назад президент РФ Владимир Путин давал поручения начать строительство СШХ. После этого «Газпром» заявил о начале реконструкции своего участка – линии Пангоды-Надым. Однако решения о том, когда начнется строительство основной железнодорожной магистрали, кто ее будет финансировать и кто строить – нет.

Источник: РИА Новый День (newdaynews.ru), Ямал, 05.04.2024

Логистика на углях

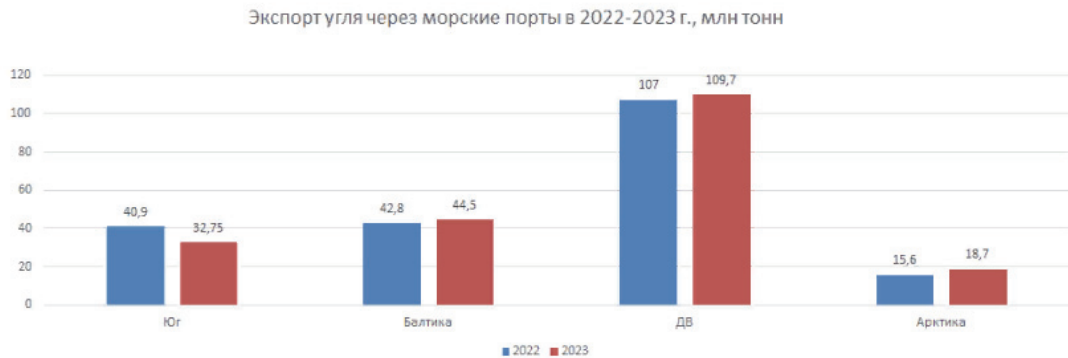
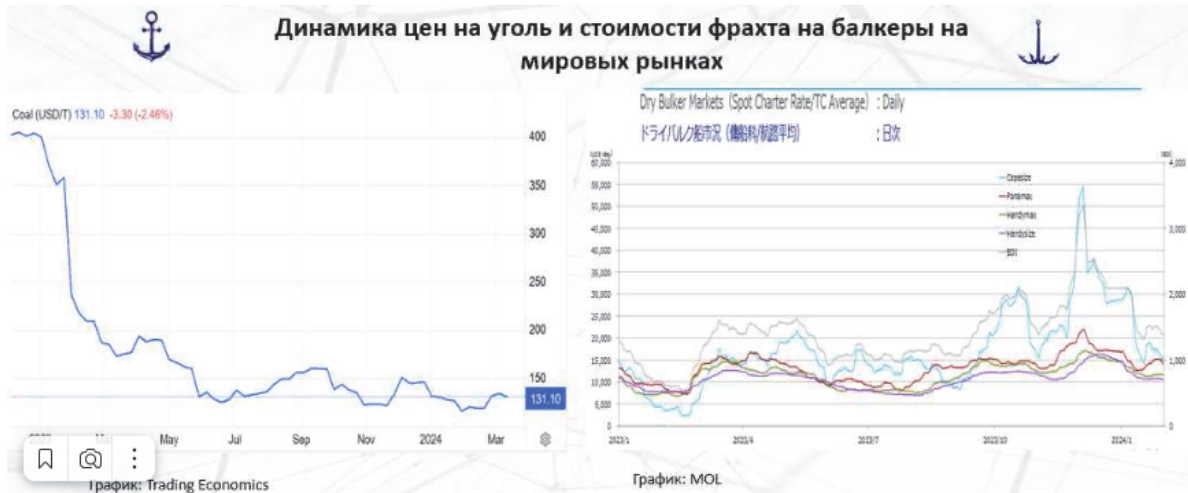


График подготовлен ПортНьюс

Объем перевалки угля в морских портах России по итогам 2023 года снизился впервые за много лет. Главная причина – недостаток провозной способности железной дороги, вынужденной прибегать к приоритизации перевозок. Дополнительный фактор нестабильности – санкции в отношении СУЭК и «Мечел». В долгосрочной перспективе приоритетным направлением экспорта станет южное.

По данным статистики Минтранса России, перевалка угля через морские порты России по итогам 2023 года впервые за много лет сократилась. По итогам года падение составило 0,4%, однако в первые два месяца 2024 года, по данным ПортНьюс, ускорилось до более чем 9% год к году. Если проанализировать структуру перевалки по бассейнам, то видно, что снижение происходило за счет Южного бассейна (на 20% по итогам прошлого года), в то время как Балтика демонстрировала прирост на 4%, Дальний Восток 2,5%, а Арктика (включая Мурманск) – внушительные 19,3%.

Эта динамика наблюдалась на фоне падения мировых цен на уголь в 2023 году, последовавшего вслед за резким ростом в 2022 году. Причиной таких ценовых «качелей» стали цены на газ – они, по известным причинам, «зашкаливали» в 2022 году, а затем вновь снизились до средних многолетних значений. Спрос на уголь следовал динамике газового рынка, поскольку уголь использовался в качестве резервного топлива в условиях дорогого газа. Цены на фрахт балкеров в 2023 году также снизились, хотя и имели всплески, особенно в сегменте Capesize. При относительно низких ценах на балкеры типоразмера Panamax и ниже, перегрузка через глубоководные специализированные терминалы стала менее критичной для грузоотправителей, что могло отразиться и на структуре перевалки по бассейнам и терминалам.



Действительно, на Балтике и в Южном бассейне наблюдалось снижение отгрузок через специализированные терминалы, способные работать с крупнейшими балкерами, в то время как перевалка через универсальные терминалы, обрабатывающие относительно небольшие судовые партии, напротив, росла. Несмотря на это, в долгосрочной перспективе, как показывают расчеты Ассоциации морских торговых портов, специализированные терминалы все же будут выигрывать по рентабельности за счет возможности обработки более крупных судов.

Хотя универсальные терминалы и способны оказывать демпфирующий эффект в условиях повышенной волатильности и геополитической напряженности, в целом для стабильной логистики необходимо развивать специализированные перевалочные комплексы, которые также обеспечивают экологическую безопасность перевалки. В связи с этим на днях появилась информация о том, что РЖД вновь предложило применять принцип «вези или плати» для грузоотправителей, который, по мнению госмонополии, позволит обеспечить более стабильную загрузку именно специализированных портов.

Кроме того, в настоящее время ведутся дискуссии о приоритете перевозок угля именно в адрес специализированных терминалов.

Как бы то ни было, новая редакция правил недискриминационного доступа (НДД) относит уголь Кузбасса, Хакасии, Бурятии, Тувы и Якутии на Восточном полигоне к третьей очереди приоритета (на основании постановлений правительства РФ). По планам, она должна вступить в силу с сентября 2024 года.

Сам по себе Восточный полигон как был, так еще долго будет оставаться «узким местом» для перевозок. Более того, по прогнозам участников рынка, дефицит его провозной способности, даже несмотря на реализацию планов развития, будет только нарастать. С целью сокращения этого дефицита

целесообразно развивать перевозки контейнеров в полувагонах, припортовые станции и железнодорожные узлы (в первую очередь узел Восточный-Находка), организовывать морские глубоководные сервисы из Азиатско-Тихоокеанского региона к портам Южного и Балтийского бассейнов, перевозки по Севморпути.

Если говорить о ситуации в Балтийском бассейне, то за 2023 год порты Прибалтики «похудели» по углю на 2,7 млн тонн за счет переориентации российского угля – на этом фоне усть-лужский «Ультрамар» продемонстрировал резкий рост грузооборота, также в плюсе оказались универсальные терминалы, занимавшиеся перевалкой угля.

Рост отгрузок угля наблюдался и на Севере. Арктика, вообще, является одним из перспективнейших экспортных направлений: в декабре 2023 года было запущено движение по новому мосту на левый берег Кольского залива, а в этом году должен заработать новый терминал «Порт Лавна», рассчитанный на 18 млн тонн угля в год. Кроме того, в Арктике реализуется проект освоения Сырадасайского месторождения «Северная звезда», предполагающий отгрузку на экспорт через новый терминал «Порт Енисей» (10 млн тонн в год). Другой северный проект – «Порт Индига», – предполагает отгрузку угля в объеме до 26,5 млн тонн в год, однако для его реализации необходимо строительство Северного широтного хода (СШХ) – и это вопрос не ближайшей перспективы.

Кроме того, хотя круглогодичную навигацию по Севморпути обещают запустить уже с 2025 года, для вывоза угля в восточном направлении необходим балкерный флот ледового класса.

Немаловажным фактором, который будет влиять на логистику экспорта угля, является наложение санкций на компании СУЭК и «Мечел», которые потенциально затрагивают экспортный объем угля в 30-34 млн тонн в год.

Угольные горизонты

По оценкам большинства аналитиков, основной спрос на уголь в мире на горизонте до 2050 года будет формироваться в странах глобального Юга, особенно на огромном рынке Индии: совокупный экспорт в страны Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока может достигнуть 100 млн тонн в год.

Руководитель направления по сырьевым рынкам Metals&Mining Intelligence (MMI) Сергей Неделин:

«Добыча металлургического угля категории РНСС (премиальный уголь для коксования) в Китае будет снижаться, и поставки коксующегося угля из Монголии не смогут полностью компенсировать выпадающие объемы. В Индии прирост добычи коксующегося угля не сможет покрыть спрос при реализации в стране программы развития доменных и сталеплавильных

мощностей. Таким образом, спрос со стороны Китая и Индии к 2030 году на уголь РНСС (премиальный уголь для коксования) может вырасти на 10 млн тонн в год, и при отсутствии масштабных проектов с углями РНСС это приведет к росту цен на качественный коксующийся уголь».

В России практически все новые угольные проекты («Северная звезда», «Эльгауголь», «Колмар») ориентированы на экспорт. Если говорить про экспорт по группам углей, то, по оценкам аналитика, экспорт углей группы «ГЖ, Ж» к 2028 году может вырасти на 10 млн тонн в год, по группе «К, КЖ, КО» – на 7 млн тонн в год, а по группе «КС, ОС» – напротив, снизится на 1 млн тонн в год.

Коммерческий директор по навалочным грузам ОТЭКО Александр Гаганов:

«В Индии будет активно расти спрос на металлургический уголь – в основном за счет инфраструктурных проектов и строительства, что связано с ожидаемыми высокими темпами экономического развития. Один из эффективных маршрутов на индийский рынок пролегает через порт Тамань.

При этом для продавцов угля открываются дополнительные логистические возможности: более высокая маржинальность за счет ускорения оборачиваемости. Например, по сравнению с портом в Усть-Луге меньше на 9 дней, а с портом в Ванино – меньше на 5 дней».

Источник: portnews.ru, 26.03.2024