



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ПУБЛИКАЦИИ
ПО СЕВЕРНОМУ ШИРОТНОМУ ХОДУ

IV КВАРТАЛ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Путин анонсировал «десятилетие большой стройки» в России	3
Третий приход большой России в Арктику	4
Главные риски новых маршрутов	8
Политолог назвал Арктику стратегически важным регионом России	14
Вертикальный сибирский путь	15
Порт в Екатеринбурге поможет наладить транзит грузов в Индию и Иран	19
Мост через Обь стал «краеугольным камнем» в строительстве СШХ в ЯНАО	19
Железные дороги в Сибири, в том числе на Китай, из плана-2035 обойдутся в свыше 2,5 трлн руб - эксперт.....	20
Развитие инфраструктуры морских портов Севморпути	21

Путин анонсировал «десятилетие большой стройки» в России

Предстоящее десятилетие станет для России периодом «большой стройки», масштабных проектов. Об этом заявил президент РФ Владимир Путин, выступая на Железнодорожном съезде.

«Предстоящее десятилетие станет для нашей страны десятилетием большой стройки, больших проектов, в том числе на железной дороге. Проектов, значимых не только для России, но и для всей Евразии. Мы расширяем БАМ, Транссиб, модернизируем другие магистрали и подходы к морским портам, включая Азово-Черноморский и Каспийский бассейны», – сказал он.

Путин обратил внимание, что многими поколениями железнодорожников в России была создана мощная инфраструктура, производственная технологическая база, которая позволяет стране идти вперед, добиваться больших результатов, ставить новые амбициозные цели. «Сегодня Россия реализует масштабную политику развития, укрепляет свой суверенитет, создает новые возможности для роста экономики и расширения межрегиональных связей, для формирования глобального конкурентоспособного рынка транспортных услуг, коридоров», – указал он.

Президент напомнил, что Россия работает с зарубежными партнерами над формированием железнодорожных маршрутов из центральной Сибири в южном направлении в сторону Китая, Монголии, портов Индийского и Тихого океанов». «Еще один коридор от Арктики на юг мы планируем на Дальнем Востоке. Его элементы также формируются. Это железнодорожная ветка от БАМа в Якутию, мосты через Лену и Амур, Тихоокеанская железная дорога», – перечислил проекты глава государства.

По его словам, все эти коридоры позволяют напрямую соединить российские железнодорожные транспортные маршруты с логистическими узлами на юге и юго-востоке Евразии. «Что особенно важно, эти проекты сформируют огромное пространство для долгосрочного развития целых отраслей и огромных территорий РФ, обеспечат мощный позитивный эффект для нашей страны, для наших граждан», – подытожил Путин.

Другие проекты

Президент напомнил, что в европейской части России развивается транспортный коридор Север – Юг, он свяжет российские порты с гаванями на побережье Персидского залива и Индийского океана. В этом контексте Путин упомянул Мурманский транспортный узел и заверил, что его мощность планируется наращивать. На всем маршруте Север – Юг будет обеспечено бесшовное железнодорожное сообщение по широкой колее стандарта 1520.

«Доставка грузов из Мурманска в Мумбаи займет около 15 суток. По сравнению с традиционными маршрутами время в пути сократится в четыре раза», – сообщил глава государства.

Еще один транспортный коридор с севера на юг пройдет через Урал и Сибирь. Его ключевые элементы – модернизация центрального участка Транссиба, включая Западно-Сибирскую железную дорогу на территории Омской, Новосибирской, Кемеровской и Томской областей, Алтайского края. Речь про строительство Северного широтного хода с перспективой выхода к портам Ямала, Таймыра а также создание новой Северо-Сибирской железнодорожной магистрали.

«Эти проекты в комплексе не только позволят разгрузить Транссиб, перенести часть грузопотоков, но и создать мощный логистический кластер на Урале и в Сибири», – пояснил он.

Источник: tass.ru, 15.12.2023

Третий приход большой России в Арктику

Внимание к этим регионам колоссальное и на государственном уровне, и на уровне корпораций. Формулировка, вынесенная в заголовок, содержит в себе однозначный вызов. Конечно, Россия никуда из Арктики, с Северов и с Дальнего Востока не уходила. Но тем не менее, внимание, которое государство оказывает сейчас развитию именно данного макрорегиона, беспрецедентно в новейшей истории.

Поговорим о том, что является наиболее значимым на современном этапе с точки зрения решения экономических и социальных задач на Дальнем Востоке и в Арктической зоне России.

Если есть третий приход, то есть и первые два. Здесь все просто!

Первым, по сути, освоением данного макрорегиона было движение на север и на восток наших предков, начавшееся с колонизации новгородцами окраинных земель до Белого и Баренцева морей на севере и до Перми Великой и Урала на востоке. Здесь же мы вспоминаем покорение Сибири Ермаком, а также русских первопроходцев. Заканчивается данный этап освоения нашими предками Северов и Дальнего Востока столыпинскими реформами, строительством Транссиба.

Второе движение произошло в советский период, когда были построены сотни наших городов, десятки тысяч километров дорог, появились производства и объекты социальной инфраструктуры во всех без исключения

регионах этой бескрайней территории. Освоение громадной минерально-сырьевой базы также началось в советский период и продолжается до сих пор.

После распада СССР в 1991 году и начала радикальных рыночных реформ мы многое потеряли на Северах. Основные потери – люди. Десятки и сотни тысяч человек покинули эти места, многие районы обезлюдели, многие производства остановились. Но нам не выжить без этих регионов. Именно поэтому мы и заявляем о третьем движении России на север и на восток.

Внимание к этим регионам колоссальное и на государственном уровне, и на уровне корпораций. Здесь все направления развития приоритетные, второстепенных просто здесь быть не может. Но я позволю себе обозначить лишь некоторые системообразующие темы.

Первый вопрос – это, конечно, безопасность... Напомню, что число государств-членов НАТО, с которыми мы постоянно взаимодействуем в Арктическом регионе, за последние годы увеличилось в полтора раза. Это, конечно, не проблема, но точно вызов. Можно не сомневаться, что попытки давления на Россию с учетом наших амбиций в Арктике будут не просто постоянными, но постоянно усиливающимися. Достаточно сказать, что наши «партнеры» из числа стран коллективного Запада не оставляют надежд сделать Северный морской путь международным не с точки зрения его значения, а с точки зрения управления этой морской магистралью. Следуя их логике, Россия должна «прижаться» к береговой полосе и не пытаться распространять свои интересы и влияние на бескрайние морские полярные просторы до Северного полюса, чего, конечно же, никогда не будет.

Если вспомнить историю про подрыв газопроводов «Северного потока», то можно также быть уверенным, что попытки проникновения разного рода диверсионных групп из недружественных стран на объекты производственной и жизнеобеспечивающей инфраструктуры региона также будут наблюдаться на фоне масштабной гибридной войны Запада против нашей цивилизации. Выражу здесь абсолютную убежденность в том, что данные попытки будут самым решительным образом пресекаться нашими силовыми органами.

Следующий приоритетный вопрос – это транспорт и развитие транспортной инфраструктуры. Здесь можно выделить как минимум три подзадачи:

- 1) доставка грузов по транспортным коридорам «Север-Юг» и «Запад-Восток», чье значение радикально выросло с закрытием европейских рынков и европейских логистических решений;

- 2) обязательность и приоритетность северного завоза, федеральный закон о котором был принят недавно в России;

3) наконец, реакция на существенным образом увеличившийся спрос на поездки внутри страны и внутренний туризм.

Уже сейчас ведутся активные работы по строительству Северного широтного хода протяженностью более 700 километров, призванного связать производственные мощности на Ямале с железнодорожными магистралями северо-запада и Урала нашей страны. Значение освоения богатств Полярного Урала колоссально, а с учетом повышения значимости, например, экспорта сжиженного природного газа (СПГ) в нашем экспортном энергетическом балансе создание транспортной инфраструктуры в этой части региона приобретает особое значение. Напомню, что есть намерения вернуться к работе по проектированию и строительству железнодорожной магистрали «Белкомур» протяженностью более тысячи километров, призванной связать регионы Урала, а также Пермский край, Республику Коми с портами Белого моря (значение которых также постоянно растет). Данная магистраль имеет не только экспортное значение, но и призвана вдохнуть новую экономическую жизнь в северные районы Прикамья и наших европейских Северов. Будем надеяться, что проекту будет оказано должное государственное внимание.

Крайне амбициозным является строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали протяженностью более 2 тысяч километров. Данная железная дорога призвана соединить Сибирь через Томскую область с железнодорожными магистралями, проходящими через Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа, что позволит выйти, в частности, к морским терминалам в северных морях. Этот проект также более эффективно решает проблему связанности Европейской части России с регионами Урала, Сибири и Дальнего Востока, а также частично разгружает Транссиб и позволяет доставлять грузы по маршруту «Запад–Восток». В комплексе с масштабным увеличением пропускной способности Восточного полигона железных дорог (Транссиб + БАМ) обозначенные выше решения значительно сокращают время доставки грузов по стране и решают проблему удаленности от Центральной России наших Северов и нашего Дальнего Востока.

Завершая тему географической связанности и транспортной доступности наших северных и восточных рубежей, хочется отметить, что в настоящее время существенным образом выросло значение Северного морского пути, оператором которого стала госкорпорация «Росатом». Также не могу не добавить, что сейчас самым серьезным образом прорабатывается возможность строительства автомобильной трассы до Магадана, будут и дальше субсидироваться авиационные пассажирские перевозки и др. Следующей проблемой для развития севера и востока нашей страны является обеспечение

продовольственной безопасности и реализация опережающих темпов производства сельскохозяйственной продукции.

Одним из приоритетных направлений развития АПК в макрорегионе является мелкотоварное производство продукции животноводства, основанное на работе небольших ферм и личных подсобных хозяйств. Ключевое значение в росте производства на данном направлении имеет коммерческая кооперация мелких хозяйств, а также выделение компании-интегратора, берущего на себя функции ветеринарии, организации сбыта и пр. Природно-климатические условия в макрорегионе крайне благоприятны для животноводства, а отдельные территории позволяют производить даже круглогодичный выпас, то есть обеспеченность Северов и Дальнего Востока мясными и молочными продуктами лежит буквально под ногами. И здесь работают все подотрасли животноводства, начиная с крупного и мелкого рогатого скота и заканчивая кролиководством. Также не будем здесь забывать про традиционные формы хозяйствования коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока, животноводческое производство которых организовано также на мелкотоварной основе.

Добавлю, что исследования ведущего академического Федерального научного центра аграрной экономики и социального развития сельских территорий – ВНИИЭСХ показали, что мелкотоварное производство на селе не только развивает сельскую экономику, но способствует сохранению и самореализации трудоспособного населения в сельской местности, укрепляет традиционный сельскохозяйственный уклад, что, в свою очередь, сказывается ни много ни мало на развитии нашей общей евразийской цивилизации.

Данный аспект позволяет утверждать о необходимости разработки и реализации отдельной государственной программы развития АПК и сельских территорий Дальнего Востока и Арктики, о чем постоянно говорится на различных площадках, организованных с участием профильного комитета Государственной думы, в частности, на прошедшем недавно в Санкт-Петербурге Арктическом форуме. Все направления социально-экономического развития севера и востока нашей страны вполне реализуемы при наличии трудоспособного населения. К сожалению, депопуляция, а в отдельных районах даже обезлюдивание становится явлением, свойственным для этих мест. Создание рабочих мест с опережающим ростом заработной платы (по сравнению с другими регионами России) в совокупности с решением проблем жилья и созданием иной социальной инфраструктуры является основой восстановления роста населения.

Специалисты говорят, что у динамической системы часто нет периферии.

Центр – там, где активность, а очагов активности может быть много, и они постоянно перемещаются. Этот принцип работает и в социально-экономических системах, а значит, Севера и Дальний Восток тоже могут быть центрами, в том числе ключевыми центрами опережающего социального и экономического роста в нашей стране даже на фоне динамично развивающегося Азиатско-Тихоокеанского региона.

Перефразируя слова великого Ломоносова, хочется сказать: «Могущество России прирастать будет Сибирью, Северами, Дальним Востоком и Арктикой».

Этот лозунг не просто не потерял своей актуальности, а является основой для нашей активной деятельности в данном направлении. Наши предки оставили нам значительную долю Евразийского континента, и нашей ответственностью является не только обеспечение благосостояния и экономического развития на всем протяжении нашей территории, но и реализация основ, принципов и ценностей нашей евразийской цивилизации в каждом уголке нашей обширной Родины.

Источник: mk.ru, 14.12.2023

Главные риски новых маршрутов

Транспортные потоки российских внешнеторговых грузов продолжают перестраиваться и налаживаться. Но уже сегодня очевидно, что удовлетворить растущий спрос на экспортно-импортные перевозки отдельных видов грузов на ключевых направлениях в среднесрочной перспективе не удастся. Основными сдерживающими факторами для роста грузопотоков остаются узкие места транспортной инфраструктуры, в основном железнодорожной. Государственных инвестиций на проекты выделяется много, но в транспортном комплексе накопилось немало проблем, которые давно нужно было решать, в том числе привлекая частные инвестиции. Между тем в условиях очень жесткого внешнего прессинга к рискам инфраструктурным добавились риски финансовые и политические.

Транспортные потоки стали перестраиваться после начала Россией СВО и введения против нее жестких санкций со стороны Запада. Несмотря на то что ограничения в первую очередь затронули порты Балтийского бассейна, по итогам 2022 года по сравнению с 2021-м грузопоток на этом направлении сократился всего на 2,9%, до 245,5 млн тонн. Также снизили показатели грузооборота порты Каспийского бассейна – на 13,9%, до 6 млн тонн. Однако вырос грузооборот бассейнов: Азово-Черноморского – до 126,6 млн тонн

(+21,7%), Дальневосточного – до 98,9 млн тонн (+8,5%) и Арктического – до 41,1 млн тонн (+1%), что по итогам года позволило достичь совокупного роста грузооборота на 0,7%, до 841,5 млн тонн.

В 2023 году тенденция активного замещения в портах одних грузопотоков другими и перенастройка логистических цепочек продолжились. По данным Росморречфлота, грузооборот морских портов России в январе-сентябре вырос на 9%, до 675,3 млн тонн. Причем рост показали порты всех российских бассейнов. Арктический бассейн прибавил 0,6%, перевалив 73,5 млн тонн, Балтийский – 3,6%, достигнув 188,6 млн тонн, Азово-Черноморский – 18,7% – 226,5 млн тонн, Дальневосточный – 6,9% – 181 млн тонн, Каспийский – 34,3% – 5,7 млн тонн.

«В России в целом нет ситуации падения грузооборота или полного простоя провозных мощностей. Наибольшее число запретительных мер со стороны западных стран коснулось портов Балтийского бассейна. Теперь эти порты больше работают не с Европой, а с партнерами из Китая, стран Латинской Америки и Африки. Грузооборот постепенно восстанавливается, имеет тенденцию к росту, – рассказал Дмитрий Морозов, председатель Комитета инвестиционных программ развития портовой инфраструктуры Ассоциации морских торговых портов (АСОП). – Если говорить в целом, то спрос на транспортные перевозки грузов только нарастает, а вместе с ним усугубляется дефицит инфраструктурных мощностей, в первую очередь железнодорожных».

Планы реализуются, но медленно

По данным Минтранса России, в 2022 году все запланированные контрольные показатели по реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (КПМИ) выполнены на 99,7%, в том числе в сфере развития портовой инфраструктуры. В морских портах Тамань, Высоцк, Петропавловск-Камчатский, Владивосток введены новые производственные мощности в объеме 36,64 млн тонн. В рамках подпрограммы «Северный морской путь» запущены в эксплуатацию 3 атомных ледокола для обслуживания арктического транспортного коридора.

Своя подпрограмма есть в КПМИ и у ОАО «РЖД». По ней объем инвестиций в железнодорожные проекты до 2025 года составит 2,56 трлн рублей. Объем финансирования инвестпрограммы только в 2023 году достигнет 1,19 трлн – решение об увеличении финансирования еще на 90 млрд рублей было принято советом директоров ОАО «РЖД» 16 октября этого года. Направление инвестиций охватывает всю территорию страны: создание железнодорожного Северного широтного хода (в настоящее время строительство заморожено по решению правительства), модернизацию

Восточного полигона (БАМа и Транссиба), развитие железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна и Северо-Запада, другие проекты.

Работа РЖД по модернизации и строительству своей инфраструктуры сказывается на увеличении объемов грузоперевозок. Так, погрузка на сети РЖД в адрес морских портов в январе-сентябре текущего года увеличилась на 2,4%, до 251,8 млн тонн, в том числе в порты Северо-Запада – на 5,8%, до 98,8 млн тонн, Дальнего Востока – на 0,4%, до 85,1 млн тонн, в порты Юга осталась на уровне прошлого года – 68 млн тонн. Однако такие цифры прироста, а следовательно, темпы строительства не удовлетворяют спроса полностью, и дефицит провозных способностей РЖД ощущают многие участники логистического рынка.

«Какое бы направление мы ни взяли – чувствуется недостаток железнодорожных мощностей. Если отбросить трубопроводный транспорт, то в целом по стране только 47% текущей мощности портов обеспечивается перевозками по железной дороге. На востоке сохраняется дефицит порядка 100 млн тонн грузов в год – строительство Восточного полигона не успевает за ростом спроса, – отмечает Д. Морозов из АСОП. – Необходимы мощности для вывоза якутских углей – частные инвесторы за свой счет реализуют проект строительства железной дороги и порта без выхода на Транссиб. В Азово-Черноморском бассейне только четверть грузооборота портов покрывается мощностями железной дороги, несмотря на то что на этом направлении РЖД очень многое сделали и делают, чтобы удовлетворить растущий спрос на доставку грузов и обеспечить пассажироперевозки, с учетом проходящей СВО».

Проблемы главных направлений

Развитие Восточного полигона РЖД должно учитывать тенденции роста перевозок не только экспортных, но и импортных грузов, которыми по большей части являются контейнеры.

«Определяющим фактором стабильной работы транспортно-логистической инфраструктуры является скорейшая переориентация контейнерного грузопотока. Дополнительная модернизация потребуется в 17 субъектах Сибири и Дальнего Востока. Особую роль здесь играет реализация строительства таких транспортно-логистических хабов, как ТЛЦ «Артем» (Приморский край) и ТЛЦ «Хабаровский», которые позволят снизить диспропорции между экспортом и импортом на Восточном полигоне, где, по оценкам отраслевых экспертов, входящий поток на 30-40% превышает исходящий», – считает Дмитрий Агафонов, заместитель директора Центра экономических исследований инфраструктурных отраслей ИЭЕМ РАНХиГС.

Также необходимо ускоренными темпами развивать инфраструктуру Международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг». Такую задачу поставил перед транспортниками Президент РФ.

Идея МТК «Север – Юг» как транзитного коридора существует с конца 1990-х годов. Однако в условиях санкционной войны между Россией и Западом его роль была пересмотрена. И сегодня он является стратегическим прямым путем сообщений для России в торговле с дружественными странами, прежде всего с прикаспийскими государствами, а также с Индией, Китаем, Пакистаном, другими странами Азии, Ближнего Востока и Африки. Соглашение о реализации проекта было подписано Россией, Индией и Ираном еще 12 сентября 2000 года, и только сейчас вступило в стадию активного строительства.

Из всего маршрута МТК протяженностью 7200 км самым уязвимым участком остается сухопутная территория Ирана, которая недостаточно обеспечена современной железнодорожной сетью (не полностью электрифицирована, без удобных стыковок с морскими портами). За счет модернизации иранских портов, постройки и электрификации иранских железнодорожных путей время доставки грузов по МТК может сократиться в полтора раза, а развитие внешнеторгового оборота России получит мощный импульс.

«В первом квартале 2023 года, благодаря активным усилиям сторон проекта, грузоперевозки по МТК увеличились: по западному маршруту (вдоль западного побережья Каспия) – в 2 раза, по восточному маршруту (вдоль восточного побережья Каспия) – в 33 раза, по транскаспийскому (морем по Каспию) – в 3 раза, – отмечает Ильяс Зарипов, доцент кафедры мировых финансовых рынков и финтеха РЭУ им. Г.В. Плеханова. – При этом государства заинтересованы в привлечении частных инвесторов; кроме компаний стран-участниц, планируется привлекать инвестиции из государств исламского мира, обладающих необходимой ликвидностью».

Сначала политика, потом – экономика

Ключевые риски МТК «Север – Юг» лежат за пределами экономической рентабельности и эффективности. Этот транспортный коридор проходит по территории около десятка стран, а затрагивает интересы еще большего количества государств. Учитывая текущую турбулентность в мировой политике, гарантии безопасности инвестиций в МТК сегодня вряд ли кто-то может дать, особенно на фоне существующего армяно-азербайджанского и разгорающегося палестино-израильского конфликта. И это становится главным сдерживающим фактором для дальнейшего привлечения частных инвестиций.

«Основными рисками на сегодня являются военные действия на Ближнем Востоке и бюджетные ограничения по финансированию мероприятий Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры нового формата после 2024 года», – считает Д. Агафонов из ИЭЕМ РАНХиГС.

С точки зрения бюджетного финансирования уже ясно, что российское правительство проводит инвентаризацию проектов на их актуальность новым условиям и перспективным целям и задачам. Так, например, проект Северного широтного хода было решено отложить, хотя там уже готова вся проектная документация и подписаны соглашения. При этом сейчас по поручению Президента РФ в работе у правительства находится новый проект строительства Северо-Сибирской железнодорожной магистрали, которая должна связать Ханты-Мансийский автономный округ – Югру с Байкало-Амурской магистралью. Согласно Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года, протяженность магистрали от Нижневартовска до Усть-Илимска составит 1,9 тыс. км.

И, наконец, что тоже немаловажно, все мероприятия КППМИ рассчитаны до 2024 года, а каковы будут планы правительства за пределами этого периода, пока не понятно.

Нет ясности у рынка и по поводу перспектив амбициозного стратегического проекта Северного морского пути (СМП). Да, работы по нему продолжаются, перевозятся отечественные энергоносители, растет грузопоток, и, возможно, даже он достигнет запланированных 80 млн тонн к 2024 году. Однако при этом в проекте бюджета на 2024-2026 годы финансирование строительства новых атомных ледоколов – основной круглогодичной движущей силы СМП – уменьшено почти на 10 млрд рублей. Сокращение бюджетных расходов на строительство ледоколов может быть связано с привлечением частного капитала. Но пока об участии бизнеса в строительстве ледокольного флота информации нет.

Сохраняется неопределенность и в развитии транспортной инфраструктуры на дальневосточном направлении, где имеет место дисбаланс между пропускными способностями железных дорог и морских портов. «Профицит портовых специализированных угольных мощностей оценивается в 100 млн тонн. Для угольной отрасли это большая цифра, отражающая возможность обеспечения высококачественной угольной продукцией рынков Азиатско-Тихоокеанского региона. Для того чтобы отрасль смогла воспользоваться этой возможностью, необходимо соответствующее развитие железнодорожной инфраструктуры», – отметила в ходе дискуссии на

ВЭФ-2023 Ирина Ольховская, генеральный директор ООО «Универсальная логистика».

По ее мнению, чтобы быстро увеличить провозную способность транспортной инфраструктуры Приморья, необходимо развитие не просто припортовых станций, но и «последней железнодорожной мили» на подходе к приморским портам, ведь в них сконцентрированы не только угольные мощности, но и нефтяные, и контейнерные.

«Мы ведем переговоры с ОАО «РЖД», есть поддержка со стороны правительства и губернатора Приморского края в части необходимости развития станции Находка-Восточная в рамках той генеральной схемы, которая была утверждена. Это большой пул мероприятий, сконцентрированный на Приморье, который позволит увеличить пропускную способность в адрес портов Приморья на 42 млн тонн – с 78 млн до 120 млн тонн в год», – говорит И. Ольховская.

Похожая ситуация, но с меньшим дисбалансом, существует и в направлении Азово-Черноморского бассейна. Там тоже ощущается дефицит пропускных способностей железных дорог на подходах к портам, а кроме того, как и в Каспийском бассейне, сохраняются высокие политические риски на пути следования судов.

Условия для инвестиций

Несомненно, частный инвестор может взять на себя разные риски, если норма прибыли по проектам будет выше средней. По мнению экспертов, для частного капитала необходимо видеть конкретные точки роста и рентабельности своего бизнеса.

Впрочем, кроме рисков, у каждого из проектов на ключевых направлениях внешнеторговых перевозок в России есть свои особые возможности для привлечения инвестиций. Например, на Каспийском и Азово-Черноморском направлениях они связаны с географической близостью и возможностью привлечь к финансированию инвесторов исламского мира из стран Ближнего Востока. По мнению финансовых аналитиков, здесь было бы целесообразным использование исламских финансовых инструментов, в частности суверенных и корпоративных сукук (исламского аналога облигаций).

«Условиями активного включения частных инвесторов в финансирование отдельных сегментов в рамках МТК «Север – Юг» могут быть: предоставление налоговых преференций для инвесторов, обеспечение защиты их прав, предоставление надежных расчетных механизмов, процедур комфортного вывода доходов, а также наличие государственных гарантий и надежность страховых защитных механизмов, – отмечает И. Зарипов из РЭУ им. Г.В. Плеханова. – Предоставление некоего международного правового

иммунитета крупным инвесторам от возможных рестрикций, санкций, блокировки и прочих ограничений стало бы дополнительным фактором привлечения интереса потенциальных инвесторов к данному проекту».

Понятные условия ведения бизнеса вместе с ясными перспективами получения прибыли помогут привлечь к развитию транспортной инфраструктуры и на Северо-Западе, где основные геополитические риски уже реализовались. «К дополнительным факторам (привлечения инвесторов. – Ред.) можно отнести: выпуск облигаций крупнейших транспортных инфраструктурных компаний с государственным участием, упрощение процедур согласования строительных площадок, проектов строительства и других процедурных вопросов в ходе создания объектов транспортной инфраструктуры», – отмечает Д. Агафонов.

Но, конечно, первостепенным условием для любого инвестора является обеспечение физической безопасности его бизнеса, безопасность перевозок, политическая стабильность и отсутствие вооруженных конфликтов в зоне его деятельности. Для создания таких условий российское государство задействует сегодня все возможные ресурсы – финансовые, экономические, политические, военные и человеческие.

Источник: Морские порты №8 (2023)/morvesti.ru, 13.12.2023

Политолог назвал Арктику стратегически важным регионом России

Президент России Владимир Путин уделяет большое внимание развитию Арктики. Об этом по итогам совещания по развитию опорных населенных пунктов, которое провел глава государства, заявил политолог, член правления Российской ассоциации политической науки, руководитель проектов ЭИСИ Владимир Шаповалов.

По его словам, у президента системный и комплексный подход к развитию региона.

«Арктика имеет чрезвычайно серьезное значение как для развития России, так и в мировом контексте в целом. Прежде всего здесь нужно выделить два основных аспекта – это экономическое развитие и военно-стратегический фактор. Что касается экономического развития, прежде всего нужно отметить наличие колоссальных ресурсов, которыми обладает Арктическая зона», – сказал эксперт.

Он уточнил, что по прогнозам ученых, Арктика является одним из ключевых регионов мира по количеству значимых природных ресурсов. При

этом ее ценность, по его мнению, состоит в том, что регион не является зоной массовой добычи, за исключением некоторых районов.

«Второй момент – это транзитное транспортное сообщение. Здесь нужно выделить Северный морской путь – ключевой проект России. Это самый короткий путь из северо-западных регионов России на Дальний Восток и одновременно он имеет огромный потенциал развития международной торговли», – добавил Шаповалов.

Политолог подчеркнул, что Россия развивает Арктику и ключевые города Арктической зоны.

«Именно им было посвящено совещание, и президент обозначил в качестве примера планы развития двадцати с лишним городов Дальнего Востока. По тому же принципу будет реализована программа стратегического развития северных арктических городов», – сказал эксперт.

По его словам, сейчас в Арктике уже осуществляются масштабные проекты создания инфраструктуры, портовой зоны и аэродромов. Также Шаповалов отметил идею создания Северного широтного хода – трансрегиональной железной дороги, которая свяжет опорные пункты севера друг с другом.

При этом он подчеркнул, что Арктика имеет огромное стратегическое значение, поскольку это сфера жизненных интересов России.

«Россия должна защищать свои ресурсы и рубежи, особенно в условиях того, что граница в Арктике проходит у России с недружественными государствами. Мы видим постоянные угрозы со стороны блока НАТО, увеличение количества военных учений в этой зоне, поэтому Россия стремится надежно защитить свои интересы в Арктике», – заключил политолог.

Ранее сообщалось, что Путин назвал освоение Арктики неоспоримым приоритетом. Он подчеркнул, что Арктическая зона РФ имеет особое стратегическое значение и назвал этот регион обладающим колоссальными экономическими возможностями.

Источник: gazeta.ru, 11.12.2023

Вертикальный сибирский путь

В этом году правительство решило вновь взяться за давно лежащий под сукном проект Северо-Сибирской железнодорожной магистрали. Пока ее маршрут не определен, но судя по высказываниями властей разных уровней, речь идет о масштабном проекте, не просто включающем в себя недостающий участок инфраструктуры Нижневартовск – Белый Яр – Усть-Илимск, но и

обеспечивающем выходы к арктическому побережью на севере и к китайскому Синьцзян-Уйгурскому автономному району на юге. В такой конфигурации, по оценкам аналитиков, магистраль, даже по самым скромным подсчетам, обойдется примерно в 25 трлн руб., и не ясно, найдутся ли на это средства в бюджете, притом что именно дефицит средств заставил отложить менее крупные северные проекты, в том числе Северный широтный ход.

Дорога поперек материка

Правительство вернулось к грандиозному проекту строительства Северо-Сибирской магистрали, которая должна одновременно решить массу задач железнодорожной логистики. По итогам совещания с членами правительства в августе президент поручил правительству совместно с властями Кузбасса, РАН и ОАО «РЖД» к 1 марта 2024 года представить доклад о Севсибе. Пока его маршрут не утвержден, однако, судя по высказываниям первых лиц страны и регионов, уже есть наброски, позволяющие предположить, что речь идет не только о предполагавшемся ранее строительстве участка Нижневартовск – Белый Яр – Усть-Илимск в целях обслуживания промышленной зоны Нижнего Приангарья и создания альтернативного маршрута для части участков БАМа и Транссиба, но и о более масштабном проекте, соединяющем Сибирь с ее северными портами и Китаем.

Так, в октябре был утвержден план реализации стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года, где предлагается к 2025 году завершить оценку целесообразности строительства Севсиба и указываются два его отрезка: Нижневартовск – Белый Яр и Таштагол – Урумчи (КНР).

Участок Нижневартовск – Белый Яр – Усть-Илимск протяженностью около 2 тыс. км планировали соорудить с 1950-х годов и неоднократно возвращались к этому проекту. Он, в частности, предусмотрен стратегией развития железнодорожного транспорта РФ до 2023 года, утвержденной в 2008 году, стратегией социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года, утвержденной в 2009 году, и рядом других документов. В транспортной стратегии стоимость этого проекта оценивали в 218 млрд руб. Проектирование планировали начать в 2016 году, но к этому году было принято решение вернуться к проекту после 2020 года.

Что касается участка Таштагол – Урумчи, он предполагает создание нового входа в Китай через узкий 55-километровый западный отрезок российско-китайской границы на Алтае, между Казахстаном и Монголией. Географическим удобством железнодорожникам не позволяет воспользоваться сложный ландшафт. Рассматривалось строительство под Алтаем двух тоннелей, российского и китайского, но до дела так и не дошло. В 2021 году

замгендиректора ОАО «РЖД» Алексей Шило пояснял, что, хотя тоннель обойдется очень дорого, при строительстве железной дороги на эстакадах «вполне возможно, что цена строительства будет окупаться теми преимуществами, которые мы получим».

Вопрос о северной конечной точке будущего Севсиба также прорабатывается в контексте выхода на Севморпуть (СМП). Губернатор Кузбасса Сергей Цивилев рассказал, что в качестве конечной точки Севсиба рассматривается порт Сабетта. «На СМП от нас есть дорога до Томска, и дальше есть кусок дороги до Нижневартовска, – цитирует его «Интерфакс». – А дальше есть разрыв, и есть два порта на СМП: один порт Ямбург, другой Сабетта». Ямбург находится ближе, пояснил он, и строительство потребует меньше усилий, но этот порт обладает небольшими глубинами, тогда как в Сабетте, которая чуть дальше, «глубина уже портовая 20 метров, позволяет брать большие суда».

Северное сопротивление

Идея строительства магистрали через Сибирь поперек материка соблазняет перспективами избавления от зависимости от Восточного полигона, который, несмотря на непрерывное расширение, так и не может вместить грузы всех желающих. Такой маршрут будет проходить через основные грузообразующие регионы железных дорог, в том числе через Кузбасс, и при наличии западного входа в Китай позволит обеспечить пропуск большого объема грузов к восточному соседу. А если рентабельность этого направления покажется недостаточной, то всегда будет альтернатива в виде морской транспортировки через арктические порты.

Однако до сих пор эта идея так и не была реализована, хотя многократно рассматривалась в разных вариантах. В частности, многие годы обсуждается выход на Сабетту. С 2011 года работает линия Обская – Бованенково – Карская, построенная «Газпромом» и находящаяся у него на балансе. От Бованенково планировали построить 170-километровое ответвление на Сабетту, или так называемый Северный широтный ход-2 (СШХ-2). Еще в 2015 году концессию на его строительство заключили правительство ЯНАО и группа ВИС, но уже в 2019 году ее расторгли. В 2021 году «Росатом» оценивал добавочный грузопоток на СМП по СШХ-2 в 9 млн тонн, прежде всего углеводородов.

При этом ранее предполагалось, что строительство дороги до Сабетты будет реализовано после первого Северного широтного хода (СШХ): линии Коноша – Обская – Салехард – Надым – Хорей – Пангоды – Коротчаево. В частности, об этом год назад говорил помощник президента Игорь Левитин: «Когда у нас будет работать Северный широтный ход в контейнерном варианте, нам надо будет связать Транссиб с Сабеттой и дальше выйти на

СШХ». Но и СШХ пока так и не воплощен в реальность. В актуальном варианте проект предполагает реализацию значительной его части за счет средств ОАО «РЖД», а именно проведение реконструкции участков Северной (Коноша – Обская) и Свердловской (Пангоды – Коротчаево) железных дорог и строительство ранее входившего в периметр концессии участка Обская – Салехард с капиталоемким мостом через Обь. За счет инвестпрограммы «Газпрома» должен быть построен участок Хорей – Пангоды, а за счет сильно ужавшейся концессии – участок Салехард – Надым – Хорей. В этом году было принято решение в очередной раз сдвинуть реализацию СШХ – на 2027-2031 годы. По финансовой модели при этих сроках капзатраты по проекту составят 730,4 млрд руб., а с учетом операционных и финансовых затрат стоимость достигнет 916,4 млрд руб. Из них 182,5 млрд руб. будет стоить мост через Обь. Пока этих денег ни в бюджете, ни в инвестпрограмме ОАО «РЖД» не нашлось.

В 2020 году обсуждалось создание «Сибирского меридиана», связывающего порты Тихого и Индийского океанов и точки на Севморпути и включающего в себя, в частности, оба СШХ и Севсиб. Тогда проект оценивался почти в 5 трлн руб. В него входил и участок Кызыл – Курагино протяженностью 410 км и стоимостью более 190 млрд руб., в октябре в очередной раз закреплённый в стратегии развития СФО, но в формулировке «оценка целесообразности», которая должна быть завершена в 2026 году. Концессионное соглашение по Кызыл – Курагино, заключенное в 2018 году с ТЭПК «Кызыл – Курагино» Руслана Байсарова, в 2021 году было приостановлено на пять лет.

По мнению президента Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павла Иванкина, проект вертикального хода очень востребован, так как позволит сократить нагрузку на Дальний Восток, и грузовая база для него всегда будет. Он оценивает стоимость такой дороги в 22-24 трлн руб. без учета сложной геологии: прокладка тоннелей и строительство других искусственных сооружений может поднять его стоимость до 50 трлн руб. При этом, говорит он, при наличии политической воли его реализацию вполне реально начать до 2030 года и к 2040 году уже запустить Севсиб. Если маршрут будет развиваться в сторону Сабетты, отмечает он, это позволит в дальнейшем приступить к расширению дорог вдоль побережья в маршрутах дорог 501/503 и дальше двигаться вплоть до Певека.

Источник: komersant.ru, 30.11.2023

Порт в Екатеринбурге поможет наладить транзит грузов в Индию и Иран

На форуме-выставке «Россия» представлен один из ключевых для Свердловской области проектов – создаваемый в Екатеринбурге «Сухой порт».

Транссибирская железная дорога (Транссиб) полностью загружена. Необходимо решить вопрос, как вывозить с Урала уголь, контейнеры, пшеницу и другие товары. Нужно создавать новые транспортные коридоры Север-Юг и Запад-Восток, отметил губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев.

Екатеринбург может стать крупным международным хабом, чему поможет проект «Сухого порта» в Свердловской области.

Порт станет важным звеном для выхода Северного широтного хода и Трансиба к Каспийскому морю и Северному морскому пути (СМП). Это позволит наладить транзит грузов в Индию, Иран, Пакистан и другие страны. Инвестиции в проект составят 1,5 трлн руб.

Источник: vesti.ru, 25.11.2023

Мост через Обь стал «краеугольным камнем» в строительстве СШХ в ЯНАО

Строительство моста через реку Обь в ЯНАО становится главным вопросом реализации проекта Северного широтного хода (СШХ), который соединит центральную часть России с портом Сабетта. Об этом сообщил полномочный представитель президента в Уральском федеральном округе Владимир Якушев в ходе экспертной сессии по инфраструктурной политике в Москве.

«Строительство моста через Обь стало «краеугольным камнем» проекта СШХ, потому что не вписывается в концессионное соглашение, которое могло бы [быть реализовано] вместе с РЖД и другими заказчиками, заинтересованными в перевозке грузов. Этот проект нам интересен, очень важен, мы постоянно находимся в дискуссии с правительством РФ. Никто не бросает проект», – рассказал Владимир Якушев.

Полпред отметил, что на многих участках работы по проекту уже завершены, после строительства моста останется построить 127 километров железной дороги, чтобы выйти к северному порту Сабетта. «Реализация проекта даст мощнейший эффект как для развития УрФО, так и для Российской Федерации в целом», – заключил Якушев.

Проект СШХ должен соединить северные порты с центральной частью России. В условиях санкционного давления завершение проекта позволит разгрузить Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали по перевозке грузов. Сам Якушев неоднократно напоминал о важности проекта, несмотря на увеличение сметы по строительству СШХ.

Источник: ura.news, 23.11.2023

Железные дороги в Сибири, в том числе на Китай, из плана-2035 обойдутся в свыше 2,5 трлн руб - эксперт

Строительство железных дорог из стратегии развития Сибири до 2035 года, в том числе с новыми выходами в Китай, оценивается в сумму более 2,5 трлн рублей, подсчитал президент российского Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин.

Кабмин опубликовал стратегию развития Сибирского федерального округа до 2035 года. Документ, в частности, предусматривает оценку целесообразности строительства железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино и Северо-Сибирской железной дороги (Севсиб) с маршрутом от Нижневартовска (ХМАО-Югра) до Белого Яра (Томская область) и от Таштагола (Кемеровская область) через Алтай до китайского Урумчи, подготовку предложений по созданию Северного и Западного железнодорожных коридоров, которые выходят в Китай.

«Общая стоимость указанных проектов превысит 2,5 трлн рублей. Высокая стоимость объясняется сложным рельефом местности и наличием сложных искусственных сооружений. Учитывая длинные сроки реализации, работы надо начинать по всем указанным проектам, так как потребуется увязка с энергетиками, нужно будет решать вопросы межевания и так далее, что повлияет на дальнейшие сроки их реализации», – оценил Иванкин стоимость строительства указанных в стратегии развития Сибири проектов.

Эксперт считает, что указанные в сибирской стратегии проекты актуальны. В частности, пояснил он, Севсиб поможет разгрузке напряженного участка Транссиба от Новосибирска до Тайшета и совместно с Северным широтным ходом (СШХ) позволит снизить нагрузку на Центральный транспортный узел. Алтайский маршрут на Китай, добавил он, позволит значительно сократить сроки доставки грузов в КНР и из него и освободить мощности на Дальнем Востоке под местные грузы.

Иванкин при этом отметил, что документы стратегического планирования «снова стали рассинхронизированными». «Транспортная, энергетическая и региональные стратегии включают различный набор проектов», – посетовал он.

Стоимость одного из «сибирских» проектов – Северо-Сибирской железнодорожной магистрали – Иванкин уже ранее оценивал. По его подсчетам, ее строительство обойдется в 500-550 млрд рублей и может занять 6-7 лет.

Источник: ria.ru, 24.10.2023

Развитие инфраструктуры морских портов Севморпути

Задача по достижению грузооборота Северного морского пути (СМП) в объеме 80 млн тонн к 2024 году была поставлена Президентом России Владимиром Путиным еще в 2019 году. И если поначалу этот целевой показатель казался немного фантастическим, то изменение геоэкономических условий и переориентация транспортно-логистических потоков, последовавшие за началом СВО, сделали его достижение жизненно необходимым для развития отечественной экономики.

Одним из базовых условий развития перевозок по СМП (наряду с грузовой базой, развитием ледокольной проводки и судостроения) выступает реализация масштабных инфраструктурных портовых проектов: развитие Архангельского и Мурманского транспортных узлов, порта Сабетта, специализированных терминалов, создаваемых «с нуля», а также строительство железнодорожных магистралей, обеспечивающих выход грузов из промышленных районов страны к морским портам СМП. О текущем состоянии и развитии этих и других важнейших проектов шла речь на Форуме «Арктика – Регионы», который прошел в Архангельске.

Развитие Арктики – приоритет государства

Открывая мероприятие, заместитель председателя Правительства РФ – полномочный представитель Президента РФ в ДФО Юрий Трутнев обратил внимание присутствующих, что в настоящее время на Арктическую зону распространены меры поддержки, ранее сформированные для Дальневосточного региона, а в название Министерства по развитию Дальнего Востока решением Президента РФ добавлено слово «Арктика».

По словам Ю. Трутнева, с использованием мер господдержки в Арктике реализуется 170 инвестпроектов, общий объем инвестиций по соглашениям составляет более 110 млрд рублей, из которых 12 млрд уже вложены инвесторами.

«Обстановка вокруг нас стремительно меняется: разрушаются внешнеэкономические связи, вводятся новые санкции. Нам надо научиться не просто жить, а побеждать в этой реальности, становиться сильнее. А для этого необходимо искать новые пути для развития региона и всей страны», – отметил он.

Министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков также обратил внимание на рост заинтересованности государства развитием Арктики: «Сегодня российская Арктика становится ареной стремительного экономического развития, реализации проектов мирового уровня, и для этого уже создан прочный и долгосрочный фундамент». Помимо этого, ведется разработка новых документов, призванных повысить эффективность экономического и социального развития Арктической зоны.

Так, Госдумой в первом чтении был принят проект федерального закона о Северном завозе, который по прошествии более чем 30 лет вновь введет данное понятие в законный оборот. Будут определены категории товаров доставки Северного завоза, определена приоритетность их поставки, и вся эта работа будет поставлена на единую цифровую платформу, пояснил А.Чекунков.

Министр также напомнил о том, что второй год ведется реализация программы субсидируемых каботажных перевозок, которая была начата с единичного рейса лихтеровоза «Севморпуть», а сейчас нацелена на создание регулярного сообщения между арктическими портами.

Архангельский и Мурманский транспортные узлы

Наличие благоприятных условий для развития Архангельского транспортного узла (АТУ) – стабильного прироста валового регионального продукта и роста объемов промышленного производства – отметил губернатор Архангельской области Александр Цыбульский. По его словам, в новых геоэкономических условиях регион остается инвестиционно привлекательным и перспективным для реализации инфраструктурных проектов.

Минтранс России организована разработка проекта распоряжения Правительства РФ об утверждении Комплексного плана по развитию Архангельского транспортного узла на период до 2035 года. «Данный план состоит из восьми блоков, предусматривающих развитие морской, портовой, подъездной транспортной и инженерной инфраструктуры, обновление ледокольного флота и обеспечение безопасности судоходства в акватории Архангельского транспортного узла», – сообщил заместитель министра транспорта РФ Александр Пошивай.

По его словам, в качестве ключевого мероприятия плана в транспортной части ведется создание глубоководного района морского порта Архангельск в

заливе Белого моря. Закончить строительство предполагается в 2031 году, предполагаемая мощность перевалки грузов составит к 2040 году 25 млн тонн.

Также в план включены мероприятия по строительству морского терминала по отгрузке свинцово-цинкового концентрата на архипелаге Новая земля, реконструкция береговой инфраструктуры для стоянки морских спасательных судов в городе Архангельске, отдельным разделом выделены мероприятия по дноуглубительным работам с целью обеспечения возможности приема грузовых судов большей вместимости.

Руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Захарий Джиоев рассказал о проекте развития Мурманского транспортного узла. «Одним из ключевых мероприятий данного проекта является строительство угольного терминала «Лавна» на западном берегу Кольского залива в рамках заключенного концессионного соглашения. Мощность терминала составит 18 млн тонн, в 2023 году планируется завершить основные строительные-монтажные работы», – отметил он.

По словам З.Джиоева, проект развития Мурманского транспортного узла предполагает строительство железной дороги и подъездных путей к порту Мурманск, поэтапное развитие существующего морского торгового порта, а также создание морского терминала для перевалки рыбопродукции.

«Ввиду географических и климатических особенностей акватория Баренцева моря является уникальным перевалочным хабом для грузов, следующих по СМП в западном направлении, а в перспективе – и в восточном. На данный момент эта акватория уже используется крупными грузовладельцами для оптимизации логистического плеча. В частности, по вывозу углеводородных ресурсов с шельфовых месторождений ЯНАО и Красноярского края», – пояснил руководитель Росморречфлота.

О важном значении модернизации Мурманского порта для увеличения отгрузок по СМП продукции «Норильского Никеля» – крупнейшего в мире производителя палладия и высокосортного никеля – рассказал старший вице-президент – руководитель блока стратегии и управления стратегическими проектами, логистики и ресурсного обеспечения ГМК «Норильский Никель» Сергей Дубовицкий.

«За два года компания нарастила отгрузки по СМП на 40% – с 1,5 млн до 2,1 млн тонн. Этот рост грузопотока стал возможен во многом благодаря инвестициям в развитие порта Мурманск, где объемы перевалки грузов «Норникеля» в 2022 году выросли на 21% по отношению к средним показателям 2017-2020 годов – до 1,7 млн тонн», – сообщил топ-менеджер компании. По его словам, для достижения этого результата в 2020-2022 годах была приобретена дополнительная техника – погрузчики. Планируется

удлинение железнодорожных путей на терминале, расширение парка платформ и техники, а также приобретение дополнительного портального крана.

Акцент на Восточной части СМП

В изменившихся геоэкономических условиях для развития грузоперевозок по СМП особую значимость приобретают портовые проекты в Восточной Арктике. «В 2022 году завершились работы по важному объекту в районе Анадыря, поселке Угольные Копи, в настоящее время реализуются мероприятия по другую сторону этой паромной переправы – непосредственно в порту Анадырь. Ведется работа по проектированию переправы и увеличению мощности угольного терминала в поселке Беринговский на 1,5 млн тонн в год», – рассказал З.Джиоев.

По его словам, реализация инфраструктурных проектов в Восточной Арктике даст хороший импульс для развития грузопотока по СМП, поскольку инвесторы рассматривают возможность вывоза продукции по СМП не только в западном направлении, но и в восточном. В свою очередь, развитию портовой инфраструктуры восточной части СМП будет способствовать и добыча сырья в регионе, в том числе СПГ. Заместитель председателя правления – директор по морским операциям, судоходству и логистике ПАО «Новатэк» Евгений Амбросов отметил, что за последние 10 лет объем грузопотока арктических проектов, реализуемых с участием «Новатэка», составил 111 млн тонн, что соответствует примерно 55% от общего объема перевозок по СМП за этот период, а в 2022 году грузопоток проектов компании достиг 23 млн тонн, превысив плановый показатель на 2,3 млн тонн.

Е. Амбросов напомнил, что следующий важный шаг в развитии компании – запуск проекта «Арктик СПГ-2», предусматривающий строительство трех технологических линий общей мощностью около 20 млн тонн СПГ и до 1,6 млн тонн стабильного газового конденсата в год. По его словам, на июль 2023 года запланирована буксировка первой очереди завода «Арктик СПГ-2» из заводского дока, расположенного на побережье Кольского залива, в Обскую губу, где после установки основания гравитационного типа на его штатное место на терминале «Утренний» начнется процесс подключения технологической линии к береговой инфраструктуре с последующим запуском производства СПГ. «Это эпохальное событие – никто в мире еще не строил плавучее сооружение такого размера и не выполнял операций по буксировке и установке такого масштаба», – сказал топ-менеджер компании.

Согласно планам, запуск каждой очереди проекта «Арктик СПГ-2» даст 5-7 рейсов по СМП в восточном направлении ежемесячно, а планируемый ежегодный объем перевозок СПГ в восточном направлении после запуска всех трех очередей проекта составит порядка 20 млн тонн. «Начало перевозок СПГ

по восточному маршруту на круглогодичной основе окончательно превратит СМП в международный транспортный коридор», – заключил Е. Амбросов.

Он также напомнил, что до конца текущего года на полуострове Камчатка и в Мурманской области будут введены в строй морские перегрузочные комплексы, которые помогут увеличить оборачиваемость газозовов с высоким арктическим классом и обеспечить ритмичные отгрузки СПГ. Каждый комплекс обеспечит ежегодную перевалку СПГ в объеме более 21 млн тонн, и это не предел, поскольку для увеличения перевалочных мощностей предусмотрены резервы.

Специализированный терминал «с нуля»

О строительстве угольного терминала «Енисей», предназначенного для вывоза угля с Сырадасайского месторождения, рассказал заместитель генерального директора по работе с органами государственной власти ООО «Северная звезда» Александр Павлов.

Вся инфраструктура, которая необходима для реализации проекта, создается «с нуля», подчеркнул спикер. По его словам, длина дамбы нового терминала (приказом Минтранса включен в границы порта Диксон) составит почти 1,5 км, первая очередь причала, которую планируется построить летом 2023 года, – 129 метров. Впоследствии причал будет удлинён до 300 метров и сможет принимать суда класса Panamax и крупнее. Глубина подхода составит 19 метров.

«На сам терминал уже затрачено более 8,5 млрд рублей, еще 13,5 млрд планируется вложить в ближайшие три года. На причале будет установлена самая современная судопогрузочная машина радиально-телескопического типа производительностью 3000 тонн в час», – сообщил А.Павлов. Также он обратил внимание на важность дноуглубительных работ в акваториях, прилегающих к подобным объектам, подчеркнув, что без этих работ реализация проектов не представляется возможной.

Данную тему подробно раскрыл заместитель генерального директора – директор по строительству и эксплуатации ФГУП «Гидрографическое предприятие» Андрей Чумаченко. «Подрядчики из «большой четверки» европейских дноуглубительных компаний (Van Oord, Boskalis, Jan de Nul, DEME), которые обеспечивали более 98% дноуглубительных работ в российских портах, с февраля 2022 года отказались от участия в российских арктических инфраструктурных проектах», – рассказал он. В связи с этим для обеспечения реализации действующих инвестпроектов ФГУП «Гидрографическое предприятие» решило обзавестись собственным дноуглубительным флотом.

«У предприятия существует план по созданию собственного дноуглубительного флота. На его первом этапе планируем приобрести суда – две единицы в ближайшее время. На втором – будем строить собственный дноуглубительный флот, сейчас ведем переговоры с судостроительными предприятиями, в том числе с ОСК», – пояснил он.

Строительство железнодорожных магистралей

В июне 2022 года была актуализирована грузовая база проекта перспективной железнодорожной магистрали Обская – Салехард – Надым – Северный широтный ход (СШХ), напомнил А.Пошивай. На основе этих данных Росжелдором был подготовлен и направлен на согласование заинтересованным сторонам проект консолидированной финансовой модели, учитывающей изменения структуры проекта, обязательств участников и актуальные данные по участкам. Финансовая модель проекта была согласована со стороны ПАО «Газпром» и правительства ЯНАО с ОАО «РЖД» и ООО «СШХ», и на момент проведения форума проект находился в стадии проработки и подготовки ТЭО по строительству продолжения СШХ с предложением по развитию терминала порта Сабетта.

«Проект, получивший рабочее название «СШХ-2», предполагает вовлечение существующей железнодорожной инфраструктуры ПАО «Газпром» (572 км линии Обская – Карское) и также создание нового железнодорожного участка протяженностью 172 км до границ порта Сабетта», – сообщил замминистра транспорта.

Также он рассказал о выполнении комплексных исследований параметров освоения и логистического обеспечения минерально-сырьевой базы полуострова Ямал, включающих в себя разработку оптимальной схемы транспортировки жидких углеводородов, в том числе с использованием инфраструктуры проекта «СШХ-2».

В свою очередь, заместитель генерального директора ООО «Дирекция «Морской порт Индига» Сергей Клявин напомнил о реализации арктического мегапроекта России в составе порта Индига – железной дороги Индига – Сосногорск.

По его словам, инвестиции в создание железнодорожной магистрали к порту Индига, которая обеспечит выход железнодорожного сообщения на СМП, оценивается в 371 млрд рублей. Длина магистрали Сосногорск – Индига составит 559 км, проектная мощность – 67 млн тонн, пропускная способность – 122 пары поездов в сутки. Срок окупаемости проекта – 19 лет. Но, как отметил С.Клявин, порт Индига окупится даже без железной дороги по схеме траншиппинга за 15 лет.