



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ПУБЛИКАЦИИ
ПО СЕВЕРНОМУ ШИРОТНОМУ ХОДУ

III КВАРТАЛ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Эксперт оценил последствия переноса сроков строительства Северного широтного хода	3
Грузовая база порта Индига (НАО) подтверждена на уровне 67 млн тонн	4
Росжелдор заключил концессионное соглашение по реализации проекта СШХ	5
Северный широтный ход может получить финансирование РЖД после 2025 г. - Минтранс РФ	6
Сила движения	7
РЖД готовы приступить к строительству своей части Северного широтного хода, вопрос в финансировании	8

Эксперт оценил последствия переноса сроков строительства Северного широтного хода

Строительство Северного широтного хода (СШХ) – очень значимый транспортный проект, так как железнодорожная магистраль необходима не только для импорта ресурсов из Арктики в направлении Европы, но и как альтернатива БАМу и Транссибу, которая позволит их разгрузить. СШХ позволит провозить около 24 млн тонн грузов ежегодно, однако сроки строительства все время переносятся. В этом году – из-за нехватки финансирования возведения моста через реку Обь. Кроме того, бюджет на строительство СШХ не заложен в инвестиционной программе основного российского железнодорожного перевозчика на 2023 – 2026 год. Поэтому реализация проекта, по мнению Генерального директора АО «Трансэнерком» Олега Шевцова, может перенестись на 2027–2031 годы.

Строительство Северного широтного хода откладывалось неоднократно: концепция появилась еще в Советском Союзе, потом работы по нему начались в 2000-х годах. Завершить проект планировалось еще в 2020 году, но средства инвестиционной программы ОАО РЖД каждый раз переносились на более важные, по оценке компании, проекты. Однако, так как в строительстве СШХ заинтересованы, прежде всего, ресурсодобывающие организации, средства на устранение узких мест БАМа и Транссиба за счет создания СШХ можно было бы получить с помощью государственно-частного партнерства.

Наиболее трудозатратным и дорогим является строительство моста через реку Обь – из общей суммы расходов на создание СШХ он составляет 150 млрд рублей. Если начать строительство в 2027 году стоимость реализации всего проекта увеличится и будет составлять 730 млрд рублей. Помимо этого, перенос сроков негативно отразится на доходах региона, по территории которого должен проходить Северный широтный ход – Ямало-Ненецкого автономного округа. Например, могут нарушиться сроки и объемы освоения месторождений полуострова, остановиться расширение новой транспортной инфраструктуры, а также проекты Урала и Западной Сибири, которые не смогут обойтись без железной дороги.

Более того, от строительства Северного широтного хода зависит скорость развития Арктики, богатой запасами основных ресурсов, от продажи которых поступают средства в федеральный бюджет. Например, в регионе сосредоточено 40% запасов золота, 90% - хрома и марганца, 100% коренных алмазов, а также залежи нефти в размере 17 млрд тонн и газа – 85 трлн кубометров. Учитывая важность проекта, оптимальным решением станет возврат к первоначальной идее привлечения инвесторов для финансирования

его реализации с помощью концессий. Тем более что грузопоток по направлениям, которые должен обеспечивать СШХ, подтвержден грузоотправителями, поэтому окупаемость вложений будет быстрой.

Источник: report.ru, 31.08.2023

Грузовая база порта Индига (НАО) подтверждена на уровне 67 млн тонн

Границы и акватория порта находятся в стадии согласования

Грузовая база незамерзающего глубоководного порта Индига (Ненецкий автономный округ, НАО) подтверждена на уровне 67 млн тонн. Сейчас границы и акватория порта находятся в стадии согласования: необходимый пакет документов передан на утверждение. Об этом заявил генеральный директор ООО «Арктикгео» Сергей Хрущев на панельной дискуссии «Север – сила России» в рамках форума Ненецкого автономного округа, передает агентство NAO24.

«На сегодняшний день грузовая база порта оценена в 67 млн тонн в год. Это не просто цифры, она подтверждена конкретными компаниями, которые готовы транспортировать свою продукцию по этому участку железной дороги. Проведены предварительные инженерные работы. Так, нижняя часть порта будет предназначена для того, чтобы принимать суда с нефтепродуктами, а северная – в самом конце – это причальное сооружение для отгрузки продукции в суда до 250 тыс. тонн», – рассказал он.

По его словам, чтобы порт стал сильнейшим арктическим морским транспортным хабом, нужно решение федерального правительства по Северному широтному ходу (СШХ). Он также добавил, что при поддержке федеральных властей к проекту можно подключить три федеральных округа: Северо-Западный, Уральский и Сибирский.

Напомним, строительство порта Индига и железной дороги Сосногорск – Индига – часть мегапроекта, который Ненецкий автономный округ реализует совместно с Республикой Коми, группой компаний «Руститан», инфраструктурной корпорацией АЕОН и компанией «ИнфраВЭБ». Он также включает разработку Пижемского месторождения в соседнем регионе.

Порт Индига имеет важное стратегическое значение для развития Арктической зоны РФ и увеличения грузооборота по Северному морскому пути (СМП). Он будет построен в акватории Баренцева моря у мыса Большой Румяничный в 50 км от поселка Индига.

По информации ИАА «ПортНьюс», порт проектируется для приема судов дедвейтом до 70 тыс. тонн, при этом отправка грузов через рейдовый перегрузочный комплекс (РПК) предусматривает работу с судами дедвейтом до 250 тыс. тонн. Грузооборот порта на первом этапе запланирован на уровне 8,6 млн тонн, преимущественно угля. При выходе проекта на полное развитие – до 80 млн тонн в год, включая перспективный грузопоток по железной дороге – более 60 млн тонн.

Рассматривается вариант концессии. Концессионер – дирекция «Морской порт Индига», концедент – Росморречфлот.

Проект по строительству порта создаст более 2 тыс. рабочих мест.

Источник: portnews.ru, 31.08.2023

Росжелдор заключил концессионное соглашение по реализации проекта СШХ

Росжелдор заключил концессионное соглашение на строительство проекта Северного широтного хода (СШХ). Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе Минтранса РФ.

«Росжелдором заключено концессионное соглашение на реализацию проекта строительства Северного широтного хода. В рамках соглашения в настоящее время Росжелдором проводится уточнение параметров финансово-экономической модели проекта с учетом изменений в логистических процессах, связанных с политикой недружественных стран», – рассказали в министерстве.

Ранее замглавы Минтранса РФ Дмитрий Баканов сообщил, что финансирование проекта СШХ за счет инвестиционной программы холдинга «Российские железные дороги» может быть рассмотрено после 2025 года в связи с необходимостью в настоящее время развивать Восточный полигон и железнодорожная сеть Азово-Черноморского бассейна.

В мае замглавы Минтранса РФ Валентин Иванов отмечал, что для начала строительства Северного широтного хода необходимо сбалансировать финансовые источники и получить по ним гарантии.

Источник: tass.ru, 21.07.2023

Северный широтный ход может получить финансирование РЖД после 2025 г. - Минтранс РФ

Северный широтный ход (СШХ) может получить финансирование из средств РЖД после 2025 года ввиду дефицита текущей инвестпрограммы РЖД и первоочередности финансирования Восточного полигона и железнодорожной инфраструктуры морских портов Азово-черноморского бассейна, сообщил замминистра транспорта РФ Дмитрий Баканов.

«С учетом дефицитного характера инвестиционной программы РЖД и необходимости финансирования масштабных инфраструктурных проектов, реализуемых в рамках исполнения поручений президента, например, развитие Восточного полигона железных дорог и железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна, предлагается рассмотреть финансирование Северного широтного хода за счет средств РЖД после 2025 года», – сказал Баканов в ходе заседания президиума Совета законодателей при Федеральном Собрании РФ.

Он уточнил, что согласно решению первого заместителя председателя правительства РФ Андрея Белоусова, сроки финансирования проекта за счет средств ФНБ, в том числе содержания железнодорожной части мостового перехода через реку Обь в районе города Салехарда, перенесены в связи с необходимостью дополнительной проработки и пересмотра параметров проекта.

«В настоящее время Росжелдор совместно с заинтересованными организациями проводит работу по согласованию актуализированных финансовых параметров проекта и дальнейшего внесения изменений в концессионное соглашение», – добавил Баканов.

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.

Сила движения

Технологический суверенитет российской промышленности стал одним из ключевых вопросов «Иннопрома-2023». Группа Синара представила прорывные проекты в транспортном машиностроении и обозначила разработки, над которыми начала работать компания.

Группа Синара более пятнадцати лет развивает дивизион транспортного машиностроения и каждый год на Иннопроме представляет инновационные разработки в этой сфере. Не стал исключением и прошедший форум. Компания презентовала премьер-министру РФ Михаилу Мишустину полностью российский скоростной электропоезд «Ласточка» серии ЭС104. Гости выставки могли не только увидеть модель поезда на стенде, но и опытный образец на железнодорожной платформе аэропорта «Кольцово». Еще одной новинкой Иннопрома стал магистральный локомотив 2ТЭ35А – самый мощный из серийных тепловозов в стране.<...>

Мощнейший тепловоз

Знаковой разработкой, представленной компанией на выставке «Иннопром-2023» в Екатеринбурге, стал магистральный тепловоз 2ТЭ35А. Его мощность превышает 9,9 тыс. лошадиных сил, а по тяговым свойствам он заменяет три секции серийных шестиосных локомотивов. Локомотив создан для работы на магистральных путях Восточного полигона, но в будущем его планируют использовать на неэлектрифицированных участках Северного широтного хода.

Важно, что для магистрального тепловоза компания «Тяговые компоненты» (входит в Группу Синара) создала тяговый асинхронный двигатель нового поколения с адаптивной системой управления, который также был представлен на стенде Группы Синара.

Разработка тепловоза 2ТЭ35А ведется два года. Дизайн тепловоза заметно отличается от локомотивов, которые сейчас эксплуатируются. В 2ТЭ35А применена стеклопластиковая маска, боковые клеиваемые стекла. В кабине машиниста установлены мягкие кресла, мониторы для диагностики систем и обзор заднего вида. По бокам сделаны камеры вместо зеркал.

Среди новых функций тепловоза – автоведение, виртуальная сцепка. Благодаря этому есть возможность с одного пульта из одной кабины управлять локомотивом, который едет в хвосте всего состава. Также предусмотрено поосное регулирование силы тяги, которое позволяет, в зависимости от внешних воздействующих факторов и внешних сопротивлений, поединично менять силу тяги на каждом тяговом двигателе, тем самым повышая эффективность. Особенность локомотива заключается и в том, что он

модульный, а значит, есть возможность «безболезненно» заменять вышедшее из строя оборудование.

Магистральный локомотив 2ТЭ35А практически полностью состоит из отечественных комплектующих. Планируется, что испытание локомотива начнется в 2024 году. Планируется, что тепловоз выйдет на дороги общего пользования к концу следующего года.

Источник: kommersant.ru, 18.07.2023

РЖД готовы приступить к строительству своей части Северного широтного хода, вопрос в финансировании

ОАО «РЖД» готово приступить к строительству своей части Северного широтного хода (СШХ), вопрос в финансировании, сообщил журналистам замглавы компании по строительному комплексу Андрей Макаров.

«Мы как строители готовы были еще в прошлом году начинать (строительство СШХ – ИФ). У нас есть I и II этапы проекта – мост через Обь. Мы прошли Главгосэкспертизу в прошлом году (дочернее РЖД ООО «СШХ» – ИФ) и в принципе, по прошлому году мы готовы были организовывать конкурсные процедуры, отбирать подрядчика и приступать к строительству. Опять же, там вопрос финансирования», – сказал он.

Макаров сообщил, что документация по III и IV этапу СШХ – участок от Салехарда до Надыма, также находится в стадии разработки. «Там в начале следующего года у нас тоже (прохождение – ИФ) Главгосэкспертиза и документация будет полностью готова», – сообщил топ-менеджер.

«То, что делает РЖД – это развитие подходов на Северной и Свердловской железных дорогах. Здесь мы тоже находимся в проектировании, высокая степень готовности документации. Там порядка 60 объектов, искусственные сооружения, двухпутные вставки, участки от Коноши до Чума и от Коротчаево со стороны Свердловской железной дороги, – рассказал Макаров. – Я думаю, в этом году закончим все проектирование и будем ожидать решения по финансированию».

«Коллеги из «Газпрома» уже начали строительно-монтажные работы на участке, который в их зоне ответственности, соответственно, мы тоже ждем принятия решения», – заключил он.

Как сообщалось, в конце прошлого года правительство РФ приостановило проект строительства СШХ в пользу развития восточного направления. «Северный широтный ход – мы пока этот проект приостановили», – сообщал вице-премьер Марат Хуснуллин журналистам в кулуарах форума в

Москве. «Сейчас мы в первую очередь выстраиваем и все силы концентрируем на восточном направлении, строительстве Восточного полигона (РЖД – ИФ)», – говорил он.

Вместе с тем, работу над СШХ окончательно не остановили. Участникам проекта – структурам РЖД и «Газпрома» – было поручено продолжать проектирование участков и получать заключения Главгосэкспертизы.

Осенью 2022 г. «Газпром» (МОЕХ: GAZP) объявил, что приступает к реализации проекта строительства (реконструкции) железнодорожного участка Надым-Пангоды. Для выполнения строительно-монтажных работ на участке протяженностью 109 км, находящемся в зоне ответственности «Газпрома», был заключен договор генподряда.

СШХ – проект создания в арктической зоне железнодорожного коридора, который сможет пропускать 23,9 млн тонн грузов в год. Для этого должна быть развита инфраструктура Северной и Свердловской железных дорог и построена смычка между ними длиной 700 км от Салехарда до Надыма с мостом через Обь.

Как ранее писал «Коммерсантъ», общая стоимость проекта – 292,3 млрд руб. В трехлетней инвестпрограмме РЖД на СШХ было предусмотрено 45,5 млрд руб., в том числе 13,5 млрд руб. из ФНБ и 24 млрд руб. средств ЯНАО. Часть проекта должна реализовываться по концессии.

Как ранее сообщал глава РЖД Олег Белозёров, концессионная компания (ООО «СШХ») закреплена за РЖД, но они готовы продать контроль. Он выражал надежду, что пакет купят банковские структуры.

Источник: interfax.ru, 11.07.2023