



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ПУБЛИКАЦИИ
ПО СЕВЕРНОМУ ШИРОТНОМУ ХОДУ

III КВАРТАЛ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

Концессионеры на Ямале получили новую налоговую льготу	3
Северный завоз: что поставляют отдаленным территориям на 87 млрд в год	3
Алексей Чекунков: российская Арктика хорошо защищена Северным флотом.....	7
Жителям Лабытнанги напомнили, как и когда город стал «Воротами Ямала».....	8
Путин призвал форсированно наращивать железнодорожную инфраструктуру	9
Соединенные поезда вышли на БАМ.....	10
России для лидерства в грузоперевозках нужны два железнодорожных выхода на Севморпуть - Левитин.....	10

Концессионеры на Ямале получили новую налоговую льготу

Губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов подписал постановление о новой налоговой льготе для компаний, создающих на Ямале транспортную инфраструктуру. Об этом сообщила пресс-служба главы региона.

«Документом вводится налоговая льгота на имущество организаций в отношении вводимых, реконструируемых и модернизируемых объектов транспортной инфраструктуры автономного округа», – уточнили в пресс-службе. Ранее такая льгота уже предоставлялась, но только на федеральном уровне.

Речь идет, в первую очередь, об объектах транспортной инфраструктуры, которая создается или реконструируется в рамках строительства Северного широтного хода. Кроме того, льготу получают компании, занимающиеся транспортными объектами в рамках государственно-частного партнерства.

Источник: sever-press.ru, 24.09.2024

Северный завоз: что поставляют отдаленным территориям на 87 млрд в год

1 апреля 2024 года вступил в силу закон о северном завозе – доставке грузов в районы Крайнего Севера. Это важная часть реализации арктических проектов, которые будут определять дальнейшее развитие российской экономики. Каждый год на снабжение заполярных территорий продуктами, лекарствами, топливом и другими товарами направляется 87 млрд рублей. Поставки грузов, в том числе закупленных по 44-ФЗ и 223-ФЗ, обеспечивают жизнь 3 млн человек и работу предприятий в Арктике. Подробно о снабжении Севера рассказывает руководитель управления развития бизнеса ЭТП ГПБ Вадим Клементьев.

Что такое северный завоз

Северный завоз – логистическая система по снабжению товарами районов Крайнего Севера. Это удаленные и труднодоступные, но стратегически важные территории. Доставлять грузы на них долго, дорого и сложно. Из 1,8 тыс. населенных пунктов северного завоза у $\frac{2}{3}$ нет связи с федеральными дорогами: товары привозят по воде и воздуху, преимущественно по Северному морскому пути.

Власти рассчитывают, что закон о северном завозе повысит скорость и надежность поставок, а также поможет снизить стоимость товаров первой необходимости.

Конечно, территории Крайнего Севера обеспечивались товарами и раньше, однако для приоритетного развития Арктической зоны необходим более системный подход к снабжению. Теперь появилась единая нормативно-правовая база, которая регулирует взаимодействие участников завоза, их права и обязанности. Закон четко регламентирует процедуру завоза, определяет ответственных за ее осуществление и закрепляет финансовые механизмы ее обеспечения. Например, единым координатором северного завоза выступает Минвостокразвития – министерство составляет план поставок и утверждает их маршруты.

Как устроено снабжение Севера

Товары, которые поставляются в рамках северного завоза, разделены на три категории. Первая и самая приоритетная – жизненно важные грузы для населения, а также работы социальной сферы, ЖКХ и энергетики. В список вошли социально значимые продовольственные товары, непродовольственные товары первой необходимости, лекарства, медицинские изделия, топливо и горюче-смазочные материалы – в общей сложности 158 наименований. Вторая категория товаров – грузы для государственных и муниципальных нужд, за исключением товаров первой категории. Грузы второй категории приобретаются по процедуре регламентированных закупок в соответствии с 44-ФЗ и 223-ФЗ. К третьей категории относятся все остальные товары, их поставляют в последнюю очередь. Всего в рамках завоза в 2024 году перевезут 5,5 млн тонн грузов.

Доставлять товары можно любым доступным видом транспорта, при этом для организации морских перевозок с 2025 года каждые 15 лет будут выбирать единого оператора. Стоимость его услуг будет контролировать правительство. Также государство имеет право регулировать цены на отдельные виды товаров, торговые надбавки и тарифы на некоторые услуги.

На закупку и доставку товаров первой категории региональные власти смогут выдавать бизнесу бюджетные кредиты под 0,1% сроком до трех лет: на это потребуется почти 56 млрд рублей ежегодно. Также предусмотрено субсидирование расходов на транспортировку моторного топлива по железным дорогам и морских перевозок единым оператором – по оценкам, понадобится 9,5 млрд рублей в год.

С 2025 года заработает электронная система для отслеживания поставок в режиме реального времени. Она поможет государству собирать статистику по перемещениям и запасам товаров, чтобы планировать завоз. Механизм уже протестировали в Якутии: выработанные с помощью системы маршруты помогли сократить издержки на 400 рублей за 1 кг перевозимого груза, рассказал административный директор «Востокгосплана» Виталий Кубичек. По

его словам, транспортные затраты снизились в три раза по сравнению с теми, которых требовала привычная логистическая цепочка.

Инфраструктура завоза

В перечень объектов транспортно-логистической инфраструктуры северного завоза входят более 150 участков федеральных и местных автодорог, 16 аэропортов, свыше 125 железнодорожных станций, а также почти 40 морских и речных портов в 23 регионах. В их числе республики Коми и Саха (Якутия), Камчатский и Красноярский края, Архангельская и Тюменская области, Ненецкий, Ханты-Мансийский и Чукотский автономные округа.

Всего к концу марта 2024 года в списке было около 400 объектов, в будущем это число увеличится до 1000. Если сейчас развитие и поддержание работы опорной инфраструктуры финансируют в том числе регионы и муниципалитеты, то с 2026 года 100% расходов лягут на федеральный бюджет. Это должно помочь в модернизации устаревших систем.

Именно неудовлетворительное состояние транспортно-логистической инфраструктуры – главная сложность в организации северного завоза, сообщали в «Востокгосплане»: в 2022 году средний уровень износа базовых объектов составлял более 80%. Для обновления системы запущены проекты разного масштаба – расскажем о нескольких из них.

Проекты по развитию маршрутов и транспорта

Основную долю поставок в рамках завоза осуществляют водным транспортом по Северному морскому пути, соединяющему европейскую часть России с Дальним Востоком. План развития СМП до 2035 года включает свыше 150 мероприятий на общую сумму почти 1,8 трлн рублей. В их числе строительство нефтеналивного терминала «Бухта Север» и угольного терминала «Енисей», развитие Мурманского и Архангельского транспортных узлов, строительство баз бункеровки и технического обслуживания в порту Диксон, создание и модернизация железных и автомобильных дорог. Не все эти проекты напрямую связаны с северным завозом, однако они непосредственно влияют на развитие необходимой для него инфраструктуры.

Например, один из ключевых проектов развития Арктики – строительство Северного широтного хода (СШХ). СШХ позволит организовать прямое сообщение между Северной и Свердловской железными дорогами по маршруту Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево в ЯНАО. Его общая протяженность составит около 700 км. По мере готовности СШХ будет подключаться к исполнению северного завоза.

Модернизация сразу по трем направлениям ждет порт Тикси в Якутии. Она будет включать реконструкцию существующего портового комплекса и создание двух терминалов – глубоководного и пассажирского. По завершении

работ грузооборот порта должен вырасти с 670 тыс. тонн в 2022 году до 30 млн тонн. Одна из целей проекта – удешевление поставок в рамках северного завоза.

Чтобы товары поступали без перебоев и в нужном объеме, необходимы также новые суда. По планам к 2030 году введут в эксплуатацию семь атомных ледоколов для обеспечения круглогодичной навигации. Три из них уже построены и используются, два строятся, закладка еще двух ожидается в 2024 и 2025 годах. Кроме того, для северного завоза «Росатом» проектирует универсальное судно-снабженец ледового класса и планирует выпустить 10 единиц к 2030 году.

Также в обновлении флота значимую роль должна сыграть Жатайская судовой верфь, которую строят возле Иркутска. Там планируют выпускать по 10 речных судов в год, а также ремонтировать действующие. Предприятие поможет обеспечить бесперебойную перевозку грузов в Ленском бассейне и на северо-востоке Арктической зоны, в том числе в рамках завоза. В мае 2024 года верфь была готова на 66%, а итоговые инвестиции в проект составят более 15 млрд рублей.

Что будет дальше

Жизнь людей и работа предприятий в Заполярье невозможны без обеспечения продуктами, топливом, лекарствами, строительными материалами и другими товарами с «большой земли». Северный завоз решает в этом направлении две важные задачи:

Координация, чтобы необходимые товары прибывали в нужном количестве и вовремя;

Снижение стоимости этих товаров.

Цель завоза – создать централизованную систему поставок и определить механизмы государственной поддержки. Это позволит модернизировать инфраструктуру, строить торгово-логистические центры, порты, мосты, дороги и аэродромы.

По прогнозам, в итоге сроки доставки грузов на отдаленные территории сократятся в среднем на 25%, а конечные потребители смогут экономить до 20% от стоимости товаров. При этом объем поставок продолжит расти: количество перевезенных грузов в рамках завоза увеличилось с 3,4 млн тонн в 2022 году до плановых 5,5 млн тонн в 2024-м.

Источник: rbc.ru, 05.09.2024

Алексей Чекунков: российская Арктика хорошо защищена Северным флотом

Россия готовит большое будущее для арктических территорий, создавая там принципиально новое качество жизни, а дискуссии с США в ответ на их милитаристские заявления относительно Арктики бессмысленны, заявил глава Минвостокразвития России Алексей Чекунков. В интервью РИА Новости он также рассказал о развитии Севморпути вопреки геополитической обстановке, формировании пула инвесторов для строительства города-спутника Владивостока и планах на Восточный экономический форум - 2024.

<...>

- *Какова сейчас обстановка на Восточном полигоне железных дорог, есть ли по-прежнему задержки?*

- Задержки были – с начала года мы получали обращения глав регионов. Минвостокразвития совместно с РЖД и регионами сформировал оперативный штаб, который за полгода работы смог в восемь раз снизить количество проблемных контейнеров и цистерн с грузами, которые были отмечены регионами как важные либо жизненно необходимые. По ряду грузов еще сохраняется отставание от графика перевозок, но мы уже не оцениваем его как критическое.

Вместе с тем логистическая инфраструктура Дальнего Востока работает на пределе, и то в одном, то в другом ее звене периодически возникает перенапряжение. Железная дорога и проблема с вывозом товаров в связи с большим количеством идущего на экспорт угля – это уже притча во языцех и все к этому привыкли. Сегодня мы видим также очень высокую загрузку контейнерами с импортируемыми грузами дальневосточных портов. В ряде случаев она превышает 100% мощности порта, и это повлияет на скорость разгрузки судов. Суда должны будут стоять на рейде и ожидать разгрузки. Раз они ожидают разгрузки на импорт, значит не будет возможности загрузить их на экспорт. Значит идущие на экспорт контейнеры тоже будут где-то отстаиваться.

Говоря о Восточном полигоне, новая планка – расширение пропускной способности до 270 миллионов тонн к 2032 году. Чтобы достичь этой цифры через 8 лет, модернизация магистрали будет вестись без остановки движения. Мы находимся в очень тесном контакте со всей отраслью и активно поддерживаем технологические инновационные решения. Видим, что есть еще ресурс эффективности. Например, сейчас уже распространена практика использования полувагонов, которые везут экспортный уголь, для транспортировки контейнеров в тех же вагонах в обратном направлении. Для

этого требуются незначительные технические манипуляции, которые в результате дают существенную оптимизацию.

Создание сухих портов – тоже серьезная поддержка для восточной инфраструктуры и всей логистической системы. Потому что, как я сказал, если морские порты загружены на 100 и более процентов, то сухие могут подстраховать и дать возможность убрать эти контейнеры непосредственно с железнодорожных путей. Еще одно решение – поезда двойной длины. То есть если обычный поезд составляет 72 вагона с углем, то по весу, если речь идет о контейнерах, можно представить себе двойной поезд, который будет, соответственно, в то же окно проходить. Грамотное применение вот этих всех решений позволяет миллионы тонн дополнительно протолкнуть по Восточному полигону.

Здесь отмечу нашу скоординированную работу с министерством транспорта, с «Российскими железными дорогами» и с бизнесом для того, чтобы проблему решить. Но вместе с тем угольная отрасль готова любые десятки миллионов тонн дополнительных провозных мощностей заполнить. Поскольку уголь – большой бизнес, создается много специализированных портов на Дальнем Востоке. И в этом смысле стратегическим, кардинальным решением является развитие Северного морского пути, Северного широтного хода – с выталкиванием части грузов по рекам на север. Это позволит разгрузить Восточный полигон еще в европейской части, в Центральной России, на Урале и в Сибири.

<...>

Источник: ria.ru, 02.09.2024

Жителям Лабытнанги напомнили, как и когда город стал «Воротами Ямала»

Накануне Дня железнодорожника, который отмечается в России в первое воскресенье августа, в Лабытнанги наградили работников и ветеранов этой сферы. Специалистов поздравила в своем telegram-канале глава города.

«В канун профессионального праздника более полусотни работников и ветеранов отрасли получили заслуженные награды – это ли не показатель востребованности профессии?» – отметила Марина Трескова.

Глава Лабытнанги напомнила, что история современного Ямала началась с открытия железнодорожной станции в 1948 году. Благодаря труду железнодорожников город стал важным транспортным узлом и получил статус «Ворота Ямала».

В своем поздравлении Марина Трескова подчеркнула, что перед ямальскими железнодорожниками сейчас стоят две важные цели. Одна из них – участие в создании туристического кластера в Приуралье. В будущем планируется также завершение строительства Северного широтного хода (СШХ), который свяжет запад и восток Ямала, Северную и Свердловскую железную дороги.

Строительство СШХ было приостановлено в ноябре 2022 года. Реализацию проекта собираются продолжить после того, как Центробанк снизит ключевую ставку. Министр Алексей Чекунов отметил, что Северный широтный ход стратегически важен для России.

Источник: sever-press.ru, 03.08.2024

Путин призвал форсированно наращивать железнодорожную инфраструктуру

России необходимо форсированно наращивать железнодорожную инфраструктуру с использованием передовых разработок и создавать задел на десятилетия вперед, заявил президент РФ Владимир Путин в поздравлении работников и ветеранов железнодорожного транспорта с профессиональным праздником.

В поздравлении Путин отметил, что сейчас перед РФ стоят задачи по дальнейшей модернизации Восточного полигона, БАМа, Транссиба. Причем эти магистрали должны работать во взаимосвязи с Северным морским путем и с такими перспективными проектами, как Северный широтный ход с выходом к арктическим портам.

«В целом нам необходимо форсированное наращивание железнодорожной инфраструктуры России на новом технологическом уровне, с использованием самых передовых разработок. И мы здесь должны исходить не только из потребностей сегодняшнего дня, но и создавать задел на будущее, на десятилетия вперед. Именно так мыслили и работали наши великие предки», – подчеркнул Путин.

Источник: ria.ru, 04.08.2024

Соединенные поезда вышли на БАМ

Первые три соединенных поезда прошли 23 июня в тестовом режиме по Байкало-Амурской магистрали в границах Дальневосточной дороги. Такое решение позволяет увеличить пропуск следующих на запад поездов почти в два раза – с четырех до семи.

«Мы протестировали технологию во время 34-часового «окна» на перегоне Мустах – Гвоздевский, когда там переключали устройства блокировки на микропроцессорную систему регулирования АБТЦ-МШ, – рассказал первый заместитель начальника Дальневосточной дороги Виталий Зеленко. – Было организовано движение трех соединенных поездов из порожних полувагонов. Особо отмечу диспетчеров Яниса Гусева и Евгению Огневу, которые мастерски сделали свою работу».

Если на Транссибе технология вождения соединенных поездов уже отработана, то ее применение на БАМе ограничено по ряду причин. На Транссибирской магистрали есть возможность разделить четные и нечетные потоки, а на однопутной бамовской линии с интенсивным движением сделать это значительно сложнее. Необходимы четкое планирование, безукоризненное выполнение графика движения поездов, слаженность действий всех участников перевозочного процесса – от осмотрщика-ремонтника вагонов до локомотивной бригады и дежурного по станции.

По словам Виталия Зеленко, технология движения соединенных поездов реализуется в тесном взаимодействии с Центром управления перевозками на Восточном полигоне, который разрабатывает вариантный график на каждое «окно».

Запуск по БАМу соединенных поездов наряду с развитием инфраструктуры расширяет пропускные способности участков Северного широтного хода. На ДВЖД планируют применять эту технологию, учитывая высокую грузонапряженность участка Новый Ургал – Февральск и беспрецедентный объем строительных работ.

Источник: gudok.ru, 26.06.2024

России для лидерства в грузоперевозках нужны два железнодорожных выхода на Севморпуть - Левитин

России для лидерства в грузоперевозках нужны один, а лучше два железнодорожных выхода на Северный морской путь, сообщил советник

президента РФ, спецпредставитель президента по международному сотрудничеству в сфере транспорта Игорь Левитин.

«У нас есть невыполненное поручение президента по Северному широтному ходу. Это ход, который выводит железную дорогу на Северный морской путь. Думаю, что нам необходимо вернуться к этому поручению, и нужен хотя бы один железнодорожный выход, а лучше два – на Урале и в Сибири – для того, чтобы не забивать Транссибирскую магистраль, Восточный полигон грузами, которые мы можем отдать на Северный морской путь», – сообщил Левитин на Сибирском транспортном форуме по видеосвязи.

Говоря о международном транспортном коридоре «Север-Юг», Левитин отметил, что практически все страны, которые участвуют в этом проекте (порядка 13 стран), подтвердили свое участие в нем.

«Думаю, что ... Россия, конечно же, должна быть лидером, с учетом развития Восточного полигона и Северного морского пути. Только развитие этих двух направлений даст нам возможность не подвергаться санкциям, которые существуют для грузов, которые выходят из России и проходят транзитом для того, чтобы быть конкурентными в мире», – сказал Левитин.

Источник: Iprime.ru, 19.06.2024