

Транспортно-логистическая инфраструктура Арктической зоны, как драйвер развития территории.

Создание единой транспортной системы Севера России: проекты в высокой степени

проработки



Железные дороги: — существующие — прогнозируемые
Нефтепроводы: — существующие — прогнозируемые
Месторождения: ● - уникальные по запасам полезных компонентов ● - стратегически важные и ● - особо важные для обеспечения ресурсной безопасности
○ - ареалы возможного создания арктических АТПК П - центры глубокой переработки природных ресурсов МШ - центры судо- и машиностроения (ремонта)

— Северный морской путь — новые виды транспорта

⚓ - морские порты

Обзорная схема прогнозируемых Арктических акватерриториально-производственных комплексов (АТПК)

Майоров Сергей

Малицкая Екатерина

Эксперты АНО ПОРА

Регулирование

- В настоящее время актуализированна стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ). Одна из особо острых задач – модернизация транспортно-логистической инфраструктуры (ТЛИ). С этой целью Минтрансом России была проанализирована нормативно-правовая база, регулирующая работу Северного морского пути (СМП), после чего Минтранс России готовит актуальные изменения в законодательство, среди которых:

планы

- - изменение функций ФГКУ «Администрация Северного морского пути» («АСМП») и созданию единого органа по управлению СМП, рассматривать СМП не как часть российской акватории, а как целостный объект управления;
- - включение некоторых портов СМП в число портов, имеющих особый правовой режим осуществления предпринимательства. Резиденты свободного порта, каким, например, является порт Владивосток, имеют налоговые льготы, облегченные таможенные и визовые процедуры, меньшее количество административных барьеров;

изменения

Правила использования СМП: с 2017 года проход через СМП имеют только суда под российским флагом

Новый техно уклад

- Для более эффективного встраивания формируемой ТЛИ целесообразно в первое время сформировать в рамках создаваемых ОЗР полигоны для адаптации передовых транспортных, энергетических, коммуникационных решений в климатических условиях АЗРФ.
- Учитывая условия эксплуатации ТЛИ АЗРФ в первую очередь необходимо провести мониторинг состояния основных трасс, а также установить систему автономного, автоматического мониторинга основных параметров, влияющих на качество и безопасность ТЛИ.

Опережающие технологии

- Среди решений, которые следует готовить для интеграции в структуру ТЛИ можно выделить внедрение беспилотных технологий на транспорте, тесно увязанные с искусственным интеллектом, облачными технологиями и технологиями больших данных. Кроме того, беспилотные технологии на морском транспорте требуют разработки и внедрения систем работы со спутниковой группировкой, позволяющей отслеживать положение транспортного средства, состояние маршрута следования, а также состояние груза и технических параметров самого транспортного средства.

Узлы ТЛИ

- Исходя из того, что ключевыми звеньями ТЛИ являются портово-складские комплексы целесообразно выбрать некоторые из них для пилотной модернизации инфраструктуры поддержки, включая внедрение автономной, интеллектуальной, распределенной, возобновляемой энергосистемы, автоматизированных разгрузочно-складских комплексов, автоматических систем диагностики и первичного ремонта транспортных средств. Проанализировать алгоритмы и типы занятости людей в процессах работы портово-складских комплексов ТЛИ для выработки предложений по повышению автоматизации процессов и повышения качества жизни работающих в АЗРФ людей.

Технологии

- Еще одно важное и перспективное направление – развитие автономных производств, позволяющих решать проблемы, непредвиденно встающими перед пользователями ТЛИ. Все вместе позволит подготовить экономику к широкому внедрению опережающих технологий, задействованных в ТЛИ АЗРФ, в частности на СМП.
- Пилотная отработка технологических решений позволит повысить эффективность от внедрения разработок по всему периметру АЗРФ.
- Другим важным проектом может стать создание соционических лабораторий на базе объектов ТЛИ СМП, отрабатывающих дистанционные технологии работы с вахтовыми группами, подолгу находящихся в удаленном, изолированном пространстве.

Создание единой транспортной системы Севера России

- стимулирует развитие и совершенствование железнодорожной сети как основы Северного морского пути,
- обеспечит расширение пропускной способности железнодорожных линий,
- повысит эффективность транспортных артерий Севера и Арктической зоны России.

Строительство железной дороги «Кызыл — Курагино»

- Обеспечит подъезд к угольному месторождению Элегест, соединив столицу Тувы с Транссибом.
- Дорогу стоимостью 192,4 млрд руб. построят за счёт средств Тувинской энергетической промышленной компании (ТЭПК) и УК «Лидер» (каждая вложит по 28,9 млрд руб.). По данным участников рынка, строителем выступит «ТЭПК «Кызыл — Курагино», владельцами которой в равных долях (по 47,5%) являются две упомянутые компании, на оставшуюся часть претендует РЖД, которая ответственна за технические компетенции концессионера.
- 134,5 млрд руб. планируется привлечь за счёт выпуска инфраструктурных облигаций, который должен организовать «Лидер».
- Государство обеспечит минимальную доходность концессионеру, если проект не будет приносить плановый доход на стадии эксплуатации.
- ТЭПК в случае расторжения соглашения потеряет вложенные средства, а права на пользование дорогой перейдут государству.

Северный широтный ход

Основной целью проекта является **обеспечение пропуска 23,9 млн. тонн груза, сокращение протяженности транспортных маршрутов** от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей, а также **развитие Арктической зоны Российской Федерации**

Северный широтный ход

- Обская - Карская - Бованенковское (СШХ)
- Обская - Бованенковское - Карская
- Бованенковское - Сабетта
- Карская - Харасавэй
- Северная ж/д
- Морской порт
- Планируемый морской порт

Строительство глубоководного порта Харасавэй под вопросом, т.к. требуются высоказатратные дноуглубительные работы



Северный Широтный Ход

- В декабре 2017 года в правительство поступило предложение по частной концессионной инициативе (ЧКИ), связанной со строительством части Северного широтного хода (СШХ). Концессионером выступила специальная проектная компания, принадлежащая РЖД и «Спецтрансстрою».
- В рамках концессии предполагается строить участок дороги от станции Обской до Надыма. В него входит 353 км однопутной железной дороги и железнодорожная часть мостов через Обь и Надым.
- СШХ должен соединить Северную и Свердловскую железные дороги и будет предназначен для перевозки углеводородов, руды и угля в европейскую часть страны — 23,9 млн тонн к 2025 году.
- По расчётам РЖД, прибыль от появления СШХ может составить более 1,1 трлн руб. за 30 лет эксплуатации трассы.
- Часть работ по реконструкции уже существующей инфраструктуры ведёт РЖД, часть — Газпром.
- Общая стоимость проекта для концессионера оценивается в 113,1 млрд руб., эта сумма включает 10 млрд руб. капитального гранта от федеральных властей.
- Не менее 8 млрд руб. поступит из бюджета Ямало-Ненецкого автономного округа.
- Участок планируют запустить к 2023 году, причём срок окупаемости для инвестора составит 29 лет.

Железнодорожная линия Бованенково – Сабетта ЯНАО

- Первый железнодорожный проект ГЧП в современной России.
- Ветка протяженностью 171 км свяжет регион с портом Сабетта и является частью Северного широтного хода.
- Единственный проект из России, включенный в разрабатываемый Европейской экономической комиссией ООН стандарт по государственно-частному партнёрству.

Участок дороги от станции Обской до Надыма

- В декабре 2017 года в правительство поступило предложение по частной концессионной инициативе (ЧКИ), связанной со строительством части Северного широтного хода (СШХ). Концессионером выступила специальная проектная компания, принадлежащая РЖД и «Спецтрансстрой».
- В рамках концессии предполагается строить участок дороги от станции Обской до Надыма. В него входит 353 км однопутной железной дороги и железнодорожная часть мостов через Обь и Надым.
- СШХ должен соединить Северную и Свердловскую железные дороги и будет предназначен для перевозки углеводородов, руды и угля в европейскую часть страны — 23,9 млн тонн к 2025 году.
- По расчётам РЖД, прибыль от появления СШХ может составить более 1,1 трлн руб. за 30 лет эксплуатации трассы.
- Часть работ по реконструкции уже существующей инфраструктуры ведёт РЖД, часть — Газпром.
- Общая стоимость проекта для концессионера оценивается в 113,1 млрд руб., эта сумма включает 10 млрд руб. капитального гранта от федеральных властей.
- Не менее 8 млрд руб. поступит из бюджета Ямало-Ненецкого автономного округа.
- Участок планируют запустить к 2023 году, причём срок окупаемости для инвестора составит 29 лет.

Проект Белкомур

- Проект включен в «Транспортную стратегию России на период до 2030года», «Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030года», «Стратегию социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020года», «Схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта»,
- Проект включен в перечень приоритетных проектов по развитию Арктической зоны Российской Федерации, является инфраструктурной основой создания Архангельской опорной зоны освоения и развития Арктики в соответствии с принятой Государственной программой Российской Федерации социально-экономического развития Арктики.
- Проект входит в «Комплексную программу промышленного и инфраструктурного развития Республики Коми, Пермского края и Архангельской области» в качестве ее инфраструктурной основы.
- Проект включен в качестве приоритетного проекта партнерства по транспорту и логистике политики «Северное измерение» (совместная программа Российской Федерации, ЕС, Исландии и Норвегии). Включен в «Стратегию развития СЗФО-2020».
- Включен в «Программу развития транспортной системы Республики Коми до 2020 г.»

Текущий статус реализации проекта Белкомур

- Подписано соглашение о реализации проекта с Poly Group
- Разработана финансовая и организационная схема реализации проекта на основе концессии
- Результаты работы с PolyGroup получили одобрение на заседаниях и рабочих совещаниях Российско-Китайской постоянной Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств России и Китая и Российско-китайской Подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта
- В настоящий момент ведется работа по формированию пула инвесторов в проект, в том числе, с ОАО «РЖД» и РФПИ, а также работа с банками и финансовыми организациями
- Проект получил поддержку Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
- Начало эксплуатации магистрали планируется с 2023 года.

Спасибо за внимание!

+79032016236

maiorov@pararctic.ru