

Информация Министерства промышленности, транспорта и энергетики Республики Коми для Интернет-конференции «Вопросы развития инфраструктуры Северного морского пути как элемента единой Арктической транспортной системы Российской Федерации»

1) «Белкомур» - важный элемент стратегии развития Северного Морского Пути.

Значительным шагом в обеспечении транспортной доступности на территории Республики Коми станет строительство железнодорожной магистрали «Белкомур» соединением «Архангельск – Сыктывкар – Гайны – Соликамск».

Новая магистраль должна связать Республику Коми с портами Архангельска и Мурманска, сократить путь доставки грузов с Урала к северным морским портам до 400 км, а по отдельным направлениям и на большие расстояния. Магистраль обеспечит кратчайший путь в Северную Европу и регионы Сибири, Казахстана, Средней и Юго-Восточной Азии, создавая условия для транзита грузов через Россию в качестве эффективной альтернативы морским перевозкам.

Проект получил широкую известность и признание не только в нашей стране. Им интересуются страны Азии, Европы и Северной Америки:

Решением Российско-Финляндской межправительственной комиссии дорога стала составной частью проекта «Коридор Оулу-Архангельск-Коми».

Союзом Железнодорожников Европы проект включен в трансконтинентальный транзитный грузовой коридор смешанных сообщений Северная Америка – Северная Европа – Россия – Дальний Восток (NEW (Northern East – West)).

Проектом «Белкомур» заинтересованы инициаторы другого крупного проекта «Создание северо-восточного транспортного звена (NECL)» и «Скандинавско-Российского транспортного пути «Восток-Запад».

«Белкомур» входит составной частью в разрабатываемый странами Баренцевого региона проект создания транспортного коридора «Баренц-линк», проходящего через Баренцев регион и создающего лучшие условия для выхода на крупные рынки Скандинавии, Европы и Азии.

Проект «Белкомур» включен, в качестве приоритетного, при развитии «Северного транспортного коридора» в рамках партнерства по транспорту и логистике политики «Северное измерение» и рассматривается как составная, базовая часть транспортного коридора «Баренц-Линк/Северная ось» – формирующегося транспортного коллектора, связывающего Баренцеву логистическую платформу (систему морских портов Баренцева региона) с артерией – Северной транснациональной осью.

С началом строительства магистрали «Белкомур» напрямую связаны перспективы освоения минерально-сырьевых ресурсов республики, а также реализация целого ряда инвестиционных проектов в рамках Комплексной программы промышленного и инфраструктурного развития Республики Коми, Архангельской области, Пермского края, а также Мурманской области.

Проект является инфраструктурной основой Комплексной программы промышленного и инфраструктурного развития Республики Коми, Пермского края, Архангельской и Мурманской областей, предполагающей реализацию 39 крупных инвестиционных проектов в горно-химической, лесной, целлюлозно-бумажной отраслях промышленности, магистраль стимулирует формирование нефтегазохимического комплекса, добычу топливно-энергетических и рудных полезных ископаемых, развитие калийных производств и деревообрабатывающей промышленности, интенсивное расширение транспортно-логистического сегмента на базе морских портов.

Железнодорожная магистраль «Белкомур» даст дополнительный импульс развитию лесного сектора экономики территорий, прилегающих к этой дороге, причем как в Республике Коми, так и Архангельской области.

В частности, с одной стороны, увеличит транспортную доступность значительного количества лесных ресурсов, находящихся в ее зоне, а с другой – позволит наладить более эффективную логистику по поставкам готовой продукции переработки древесины. Одним из перспективных к реализации проектов в случае строительства магистрали будет строительство в Удорском районе республики целлюлозно-бумажного комбината. В Республике Коми из-за ограничений по мощностям, способным перерабатывать мелкотоварную и низкосортную древесину, объем лесозаготовок ограничен до 7 млн.куб. в год при расчетной лесосеке более 30 млн. куб. в год.

Активизация развития лесной отрасли в периферийных лесных районах Республики Коми и Архангельской области приведет к значительному росту занятости населения, повышению эффективности лесопользования, значительному росту налоговых поступлений во все уровни бюджетов.

Очевидно, что «Белкомур» имеет огромное значение для развития не только Республики Коми, но и транспортной обеспеченности и социально-экономического развития смежных территорий и регионов.

Строительство железнодорожной магистрали позволит достичь следующих социально-экономических результатов:

Создать инфраструктурную основу для долгосрочного роста экономики и реализации проектов в районах прилегания к новому железнодорожному направлению, в т.ч. условия для освоения природных ресурсов;

Повысить межрегиональную интеграцию, транспортную доступность населенных пунктов республики, уровень и качество жизни населения;

Ускорить темпы роста промышленного производства, сократить транспортную составляющую в цене производимых товаров, увеличить конкурентоспособность производителей;

Повысить инвестиционную привлекательность территорий, прилегающих к новому железнодорожному направлению;

Создать новые рабочие места (более 28 тыс., из которых – только 4,7 тыс. в рамках проекта строительства железной дороги).

Проводится работа по синхронизации проектов «Белкомур», «Развитие Мурманского транспортного узла» и «Северного широтного хода (Салехард-Надым)» как проектов формирующих единую транспортную систему Севера России, стимулирующих развитие Северного морского пути и обеспечивающих защиту интересов в Арктике.

Сам проект строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» находится в высокой степени проработки.

За 2012 – 2015 годы разработано финансово-экономическое обоснование (ФЭО), инвестиционный меморандум и тизер проекта, полностью актуализированы технические параметры проекта, разработана финансовая модель проекта для различных схем его реализации на принципах ГЧП.

Проект очень ожидаем и сегодня есть все основания для принятия решений со стороны Правительства РФ о его запуске на принципах государственно-частного партнерства по модели концессионного соглашения, позволяющей максимально сократить уровень прямого финансового участия государства и реализовать проект, который даст реальный толчок развитию не только Республики Коми, но и всего Европейского Севера России.

1) Северный широтный ход - как элемент Северного морского пути.

Освоение и развитие Арктической зоны Российской Федерации является ключевой стратегической задачей, зафиксированной соответствующими решениями Президента и Правительства Российской Федерации, федеральными и региональными стратегиями и программами.

Несмотря на огромное геополитическое значение и уникальный природноресурсный потенциал Арктических территорий, их развитие крайне осложнено отсутствием необходимой, в первую очередь транспортной инфраструктуры. Одним из крупных инфраструктурных проектов на территории Арктической зоны Российской Федерации является проект «Северный широтный ход», который предполагает создание железнодорожного направления, соединяющего Северную и Свердловскую железные дороги, протяженностью порядка 700 км.

Проект «Северный широтный ход», реализуется в рамках перечня поручений Президента Российской Федерации от 28 июня 2013 года №Пр-1380 совместно силами Правительства России, Правительства ЯНАО, ОАО «Газпром», ОАО «РЖД» и ОАО «Корпорация развития». Координатором строительства магистрали является Росжелдор.

Проект «Северный широтный ход» предусматривает строительство железнодорожной магистрали в Ямало-Ненецком автономном округе протяженностью 707 километров по маршруту Обская-Салехард-Надым-Коротчаево, которая должна связать западную и восточную части ЯНАО и соединить станцию «Обская» Северной железной дороги со станцией

«Коротчаево» Свердловской железной дороги. В западной части ЯНАО ветка Северной железной дороги подходит к реке Обь в районе города Лабытнанги. В восточной части проходит ветка Свердловской железной дороги от Нового Уренгоя до Тюмени.

Бюджетная эффективность проекта «Северный широтный ход» (объём налоговых поступлений) на период до 2050 года оценивается в 246,7 млрд.руб., в том числе в федеральный бюджет Российской Федерации – 167,8 млрд.руб., в бюджет ЯНАО – 78.9 млрд.руб.

Социальная эффективность проекта «Северный широтный ход» заключается в обеспечении комплексного развития территории ЯНАО и прилегающих к Северному широтному ходу территорий, создании новых рабочих мест, повышении мобильности населения региона, стимулировании дальнейшего освоения месторождений ЯНАО.

Проект СШХ включает в себя подпроекты:

- строительство мостового перехода через р.Обь в районе г.Салехарда, включая строительство подходов к нему (протяженность 2,4 км);
- строительство железнодорожной линии Салехард-Надым (протяжённость – 354,6 км);
- строительство мостового перехода через р.Надым (протяжённость 1,3 км),
- усиление/достройка железнодорожного участка Надым-Пангоды (протяжённость – 110 км),
- усиление /достройка железнодорожного участка Пангоды-Новый Уренгой – Коротчаево (протяженность - 187 км).

Обязательным условием реализации проекта является выполнение мероприятий по реконструкции (усилению/достройке) железнодорожного участка Коноша-Котлас-Чум-Лабытнанги Северной железной дороги (протяжённость-1677 км) для обеспечения перевозок грузов, поступающих на инфраструктуру ОАО «РЖД» с Северного широтного хода. Значительная часть данного участка Северной железной дороги проходит по территории Республики Коми. В связи с наличием от станции Коноша развитой железнодорожной инфраструктуры, при реализации проекта СШХ станет возможным увеличение пропускной способности данного участка.

Северный широтный ход в первую очередь нацелен на грузоперевозки. Провозная способность Северного широтного хода составит в среднем 20-25 млн тонн грузов в год.

2) Аэропорт «Воркута, как новый элемент инфраструктуры Арктической зоны и Северного морского пути.

На территории муниципального образования городского округа «Воркута» Республики Коми, входящего в состав Арктической зоны Российской Федерации, функционирует аэропорт регионального значения «Воркута». Гражданский аэродром в аэропорту «Воркута» в соответствии с Перечнем аэродромов совместного базирования Российской Федерации (утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 августа 2007 года № 1034-р) является аэродромом совместного базирования с авиацией пограничных войск ФСБ России. Из аэропорта «Воркута» регулярно осуществляются пассажирские авиаперевозки в г. Сыктывкар и г. Москву.

Собственником аэродрома Воркута является Республика Коми. Авиапредприятие АО «Комиавиатранс» использует данный объект по договору безвозмездного пользования государственным имуществом Республики Коми.

В настоящее время все расходы на эксплуатационное содержание аэропорта «Воркута» (в т.ч. ремонт искусственных покрытий аэродрома и поддержание их в надлежащем состоянии) несет АО «Комиавиатранс».

ФСБ России на основании Федерального закона «О федеральной службе безопасности» территории аэропортов, аэродромов при выполнении служебных задач использует на безвозмездной основе. Фактически на долю рейсов, выполняемых Объединенным арктическим авиационным отрядом ФСБ России в аэропорту «Воркута», приходится до 30%.

В соответствии с Федеральным законом от 8 января 1998 года № 10-ФЗ (в редакции от 13 июля 2015 года) "О государственном регулировании развития авиации" передача аэропортов (аэродромов) гражданской авиации из федеральной собственности в собственность субъекта Российской Федерации осуществляется на основании направляемого в высший исполнительный орган государственной власти субъекта Российской Федерации перечня аэропортов (аэродромов) гражданской авиации, расположенных на территории субъекта Российской Федерации (далее - перечень). Формирование перечня и направление его в высший исполнительный орган

государственной власти субъекта Российской Федерации осуществляются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации, на основании данных государственной регистрации аэропортов и (или) аэродромов. При этом, в перечень включаются расположенные на территории субъекта Российской Федерации аэропорты (аэродромы) гражданской авиации, находящиеся в федеральной собственности (за исключением аэродромов совместного базирования).

Таким образом, аэродромы совместного базирования в собственности субъектов Российской Федерации находиться не могут, т.е. аэродром Воркута подлежит передаче в федеральную собственность.

Реконструкция аэропортового комплекса «Воркута» позволит увеличить производственные мощности аэропорта, повысить уровень безопасности полетов, качество обслуживания пассажиров и доступность услуг воздушного транспорта.

3) Воркута – опорная зона.

От Республики Коми в состав Арктической зоны Российской Федерации входит одно муниципальное образование городской округ «Воркута».

Воркута является форпостом освоения Арктики, в качестве опорной зоны развития позволит сформировать благоприятные условия для реализации крупных инфраструктурных проектов в Арктике, провести системную модернизацию инфраструктуры и создать сеть транспортных, навигационных и иных стратегических объектов, позволяющих, в том числе увеличить объемы грузо- и пассажиропотоков.

Якорными проектами Воркутинской опорной зоны являются:

1. Освоение шахтного поля № 1 Усинского месторождения (АО «Воркутауголь»);
2. Освоение шахтного поля №3 Усинского каменноугольного месторождения (ООО «Усинский ГОК-3»);
3. Добыча каменного угля открытым способом в г. Воркута, углеразрез «Промежуточный» (ООО «Воркутинская энергетическая компания»);
4. Организация производства топливных брикетов на основе инновационной технологии переработки отходов углеобогащения (ООО «Инновационные технологии «Северная Русь»);
5. «Реконструкция аэропортового комплекса» (г. Воркута, Республика Коми);
6. Реализация комплексного инвестиционного проекта «Белкомур»
7. «Проект по изучению геологии и нефтегазоносности Тимано-Печорской провинции» (ООО «Шелл НефтеГаз девелопмент (П)»);
8. «Строительство участка железнодорожной ветки г. Воркута – пос. Усть-Кара» (ОАО «РЖД»);
9. «Реконструкция железнодорожной станции "Воркута" с внедрением устройств микропроцессорной централизации» (ОАО «РЖД»).