

Развитие Арктической морской транспортной системы.

Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) осуществляется по двум основным направлениям:

- широкое освоение минерально-сырьевого потенциала;
- развитие транспортной системы, в том числе обеспечивающей транзитные перевозки по Северному морскому пути (СМП).

Северный морской путь – единая транспортная коммуникация России в Арктике.

СМП обслуживает порты Арктики и крупных рек Сибири. Преимущества Северного морского пути очевидны:

- проходит через новые мало разведанные экономически перспективные территории Крайнего Севера – это почти 2/3 территории всей России;
- не влечет затрат, связанных с транзитом через иностранные государства, с проходом судов через Суэцкий канал (отсутствует очередность), отсутствует риск чрезвычайных происшествий;
- сокращает расстояние на две-три тысячи миль по сравнению с расстоянием по классическим маршрутам из портов Балтики через Суэцкий канал;
- приводит к экономии топлива и затрат, уменьшает продолжительность рейса, сокращает расходы на оплату труда, уменьшает стоимость фрахта судна.

Восстановление функций СМП для безопасного плавания по его трассам предполагает создание новых портовых (транспортно-логистических) комплексов/рейдовых отгрузочных терминалов, в том числе порт Индига («Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года», одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012).

Стратегическое планирование комплексного развития приморских регионов и морское пространственное планирование: методология, инструментарий, лучшие мировые практики.

Стратегией социально-экономического развития Ненецкого автономного округа на перспективу до 2030 года чётко определяется место региона как неотъемлемой части АЗРФ, цели и задачи государственной политики которого сводятся к следующим: осуществления разработки и внедрения новых видов техники и технологий для освоения морских месторождений полезных ископаемых и водных биологических ресурсов, а также необходимой обеспечивающей инфраструктуры для работы в условиях Арктики; обеспечения реструктуризации объёмов грузоперевозок по Северному морскому пути, в том числе за счёт государственной поддержки строительства судов ледокольного, аварийно-спасательного и вспомогательного флотов, а также береговой инфраструктуры; формирования системы контроля за обеспечением безопасности судоходства, управления транспортными потоками в районах интенсивного движения судов.

Приоритетные проекты Ненецкого автономного округа в области добычи полезных ископаемых также связаны с активным освоением потенциала Северного морского пути, а именно: перспективы строительства крупного (мощностью до 12 млн. тонн) нефтеперерабатывающего комплекса в Индиге, проект строительства газохимического комплекса на побережье Баренцева моря (предварительно в Индиге). Территория региона рассматривается как удобная «зона подскока» для операторов морских платформ и центром связи для судов, использующих СМП.

Применение программно-целевых инструментов, обеспечивающих развитие инфраструктуры СМП, не предусмотрено.

Развитие территорий, являющихся опорными пунктами развития Северного морского пути.

Согласно Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года «Морской транспорт является составной частью единой транспортной системы Российской Федерации.

Большая часть внешнеторгового грузооборота России осуществляется с использованием морского транспортного флота морских портов и перегрузочных комплексов, современных средств связи и систем обеспечения безопасности мореплавания. Решающую роль морской транспорт играет в жизнеобеспечении районов Крайнего Севера и Дальнего Востока.

Политика в области деятельности морского транспорта заключается в создании благоприятной организационной и экономической среды, способствующей развитию и поддержанию флота и прибрежно-портовой инфраструктуры на уровне, гарантирующем экономическую независимость и национальную безопасность государства, сокращение транспортных издержек, увеличение объемов внешнеторговых, каботажных и транзитных перевозок через территорию Российской Федерации».

Для этого необходимо обеспечить развитие портовых мощностей, повышения конкурентоспособности морского транспортного флота на мировом рынке за счет увеличения доли морского транспортного флота российских судоходных компаний в общем объеме перевозок национальных внешнеторговых и транзитных грузов, и строительства новых и модернизации действующих портов и терминалов, строительства и реконструкции подъездных железнодорожных путей, автомобильных дорог и создания современных транспортно-логистических центров.

В целях обеспечения национальной безопасности страны мобилизационной подготовки и готовности морского транспорта и его инфраструктуры, повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности отечественных морских портов, создание условий для сохранения Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации на территории Ненецкого автономного округа ведется формирование Ненецкого мультимодального транспортного логистического центра Северного морского пути: «Строительство глубоководного порта Индига» и «Строительство участка железнодорожной магистрали «Баренцкомур» (Сосногорск – Индига)».

1. Строительство глубоководного порта Индига.

Во исполнение поручения Президента Российской Федерации Путина В.В. от 29.07.2014 № Пр-1856 Администрацией Ненецкого автономного округа готовится к реализации проект «Строительство глубоководного порта Индига» на территории Ненецкого автономного округа и «Строительство участка железнодорожной магистрали «Баренцкомур» (Сосногорск – Индига) на территории Ненецкого автономного округа и Республики Коми.

Проект «Строительство глубоководного порта Индига» включен в государственную программу «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации», утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 31.08.2017 №1064.

Проект «Строительство глубоководного порта Индига» предполагает строительство транспортно-промышленного узла пропускной способностью

40 миллионов тонн в год, включающего три терминала (нефтеналивной, сжиженного природного газа и сжиженного углеводородного газа, угольный), универсальный перегрузочный комплекс (для перегрузки генеральных грузов, контейнеров, металлогрузов, навалочных грузов), специализированные причалы и судоремонтную базу, комплексный аварийно-спасательный центр, пункт пропуска через государственную границу и таможенного оформления грузов.

Стоимость строительства оценивается в размере 353,1 млрд рублей в ценах 2015 года, в проработке находятся вопросы выбора финансово-экономической модели, при помощи которой будут реализовываться данные инфраструктурные проекты, реализация проекта планируется в два этапа.

Декларация о намерениях инвестирования в проект «Строительство глубоководного порта Индига» одобрена Росморречфлотом (письмо от 1 февраля 2017 года №НЖ-28/1060) с условием дополнительного предоставления обоснования грузовой базы.

Грузовую базу порта Индига предполагается сформировать из следующих направлений:

- частичная переориентация грузопотоков (нефть и нефтехимия, металлы и руды, уголь, лес, целлюлоза, продукты деревообрабатывающего производства, минеральные удобрения), идущих по Транссибирской магистрали в порты Прибалтики из Республики Коми, Архангельской области, Пермского края, Кемеровской области, Свердловской области, Урала, Казахстана на перевалку в Европу, Северную и Южную Америку, страны Азиатско-Тихоокеанского региона через глубоководный порт Индига по Северному морскому пути;

- экспортно-импортные потоки грузов, транспортируемые по Северному морскому пути.

Проект является стратегическим не только для Ненецкого автономного округа, но для Российской Федерации, так как наряду с такими портами – гигантами как порт Мурманск и Сабетта глубоководный порт Индига станет мультимодальным транспортно – логистическим центром, способствующим значительному увеличению объема перевозок грузов по Северному морскому пути, обеспечению российских промышленных регионов новыми направлениями экспорта сырья и продукции, разведке новых месторождений.

Одновременно с решением вопроса о строительстве порта Индига необходимо рассматривать проект строительства участка железнодорожной магистрали «Баренцкомур» (Сосногорск – Индига) в целях развития подходов к новому порту Индига для транспортировки нефтегазовых и иных природных ресурсов.

Строительство участка железнодорожной магистрали «Баренцкомур» (Сосногорск – Индига) протяженностью 612 км было включено в Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года. Стоимость строительства в ценах 2015 года без учета стоимости отвода земель составляет 190 млрд рублей.

В целях обеспечения грузовой базы планируемого к строительству глубоководного порта Индига и участка железнодорожной магистрали «Баренцкомур» (Сосногорск – Индига) Администрация Ненецкого автономного округа проводит работу по проведению анализа прогнозной грузовой базы глубоководного порта Индига, участка железнодорожной магистрали «Баренцкомур» (Сосногорск – Индига), по оценке влияния указанных проектов на

социально-экономическое развитие Ненецкого автономного округа, а также развитие макрорегиона, в состав которого входят регионы: Республика Коми, Архангельская область, Пермский край, Свердловская область, Кемеровская область, оценке экономической эффективности реализации проектов для Российской Федерации.

2. Реконструкция Нарьян-Марского морского торгового порта

В соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12.12.2013 № 463 «Об утверждении обязательных постановлений в морском порту Нарьян-Мар», морской порт расположен на р. Печора.

Границы морского порта установлены распоряжением Правительства Российской Федерации от 23.04.2010 № 641-р.

Акватория морского порта включает в себя участок водной поверхности р. Печора и ограничена островами: Поповским, Екушанским, Урпинской кошкой и береговой линией правого берега реки Большая Печора, включая Кармановскую Курью и Городецкий Шар.

В соответствии с распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта от 19.11.2010 № АД-325-р:

- администрацией морского порта является Нарьян-Марский филиал Федерального государственного бюджетного учреждения «Администрация морских портов Западной Арктики»;

- оператором морского порта Нарьян-Мар является АО «Нарьян-Марский морской торговый порт» (далее – АО «НММТП»).

Владельцем акций АО «НММТП» является акционерное общество «Ненецкая нефтяная компания».

Морской порт Нарьян-Мар связывает город Нарьян-Мар посредством водного сообщения по р. Печора с внутренними населенными пунктами округа и Республики Коми, городами Усинск и Печора, а по морю с населенными пунктами Ненецкого автономного округа, расположенными на побережье Карского, Баренцева и Белого морей, портами Варандей, Амдерма, Архангельск, Мурманск. Грузооборот порта складывается из двух составляющих:

- грузы, поступающие по р. Печора;
- грузы, поступающие по морю.

Продолжительность навигации зависит от погодных условий, в частности, времени освобождения ото льда р. Печора, времени начального льдообразования на р. Печора и акватории порта и составляет порядка 5,5 месяцев (июнь – ноябрь).

Существующие мощности позволяют производить перевалку и хранение грузов в объеме до 150 тыс. тонн в навигацию.

Хранение грузов осуществляется в крытых складах и на открытых складских площадях. Площадь крытых (холодных) складов составляет 5,2 тыс. м², площадь открытых складов – 23,35 тыс. м².

Основная номенклатура грузов:

- генеральные грузы (кирпич, ЖБИ-плиты, блоки, пиломатериалы и пр.);
- грузы в контейнерах;
- навалочные грузы (песок, щебень, металлолом).

В настоящее время инфраструктура порта морально и физически устарела. За последние 25 лет инвестиции на развитие порта не выделялись.

Из 5 причалов фактически эксплуатируется один (причал № 4). Из 8 порталных кранов (6 кранов типа «Ганц» грузоподъемностью 6 т и 2 типа «Альбатрос» грузоподъемностью 20 т), фактически используются 2 крана «Альбатрос», так как весовые характеристики современных грузов (оборудование для нефтяной промышленности, морские контейнеры) значительно выше грузоподъемности кранов «Ганц».

В случае выхода из строя кранов «Альбатрос» грузоподъемностью 20 т, эксплуатирующихся 35 лет, перевалка грузов с весовыми характеристиками более 15 т будет прекращена из-за отсутствия технических возможностей.

Из-за увеличения номенклатуры грузов и их весовых характеристик техническое состояние порта перестало полностью удовлетворять потребности в переработке грузов.

В рамках мероприятий, направленных на реконструкцию морского порта Нарьян-Мар, АО «НММТП» разработана проектная документация по реконструкции.

Проектом реконструкции предусматривается:

- реконструкция причала № 4;
- строительство причала № 5;
- оснащение причала № 5 порталными полноповоротными электрическими кранами грузоподъемностью 20/40 тонн;
- дноуглубление операционной акватории;
- берегоукрепление;
- строительство крановых путей;
- строительство склада крытого хранения с участком формирования и расформирования контейнеров;
- строительство площадок для складирования груженых и порожних контейнеров, генеральных грузов открытого хранения, песчано-гравийной смеси;
- строительство административного и служебно-бытовых зданий.

В результате реконструкции грузооборот порта Нарьян-Мар составит 350 тыс. тонн/год, в том числе 175 тыс. тонн навалочных грузов, 140 тыс. тонн генеральных грузов, 35 тыс. тонн контейнерных грузов.

Стоимость реконструкции морского порта Нарьян-Мар в текущих ценах по состоянию на III-й квартал 2017 года составляет 4 063 818,65 тыс. рублей.

Порт Нарьян-Мар технически менее оснащен чем порты – конкуренты Архангельск, Мурманск, имеет меньший грузооборот, меньший период навигации, более удален от иностранных портов международного значения, не имеет железнодорожного сообщения.

Кроме того, в последние годы практически не проводились дноуглубительные работы морских водных путей. Из-за чего происходит снижение проходной осадки судов, на 30-40% уменьшается их загрузка. Это вызывает необходимость привлечения дополнительных судов, продление сроков навигации с применением ледокольного сопровождения, а значит, увеличение и без того достаточно высокой себестоимости провоза грузов в регион.

Порт Нарьян-Мар и водный транспорт в данном округе не имеет альтернативы, так как регион не связан с железной дорогой, автодороги лишь местного назначения, а автотранспорт имеет более высокую себестоимость по сравнению с водным, то поэтому жизнедеятельность и экономическое развитие округа напрямую зависит от работы водного транспорта.

В целях обеспечения развития, повышения эффективности работы и улучшения экономических показателей порта Нарьян-Мар следует проводить дноуглубительные работы, улучшать и модернизировать инфраструктуру морского порта (причалы, склады, техника), обеспечить железнодорожное сообщение и строительство автодорог.