

Review Ямало-ненецкий автономный округ

«Наш округ — это энергетическое сердце России»

Первый заместитель губернатора ЯНАО **Алексей Ситников** убежден, что без создания современной транспортной инфраструктуры невозможно запустить на полную мощность энергетический и ресурсный потенциал Ямала.



— тактика —

— При огромном потенциале округ не может реализовать в полной мере некоторые проекты. Причина проста: до Ямала сложно доехать. Может ли Северный широтный ход, о котором так много говорят, стать панацеей в решении проблем транспортной доступности ЯНАО?

— Объекты Северного широтного хода уже вошли в Транспортную стратегию России до 2030 года, а также в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России на 2010–2020 годы». Необходимость Северного широтного хода очевидна не только для северных территорий, но и для других регионов России. Для Ямала он значит колоссально много. Наш округ — это энергетическое сердце России. И пока к этому сердцу ведет маленькая артерия. Так не должно быть: организация, если продолжать пользоваться медицинской терминологией, работает на износ. Для полноценной жизни Ямала нужна полнокровная транспортная артерия.

Северный широтный ход и есть та самая артерия. Он обеспечит постоянную связь с «большой землей», соединит Северную и Свердловскую железные дороги, Заполярье и Урал. Полярная магистраль Обская—Салехард—Надым—Коротчаево откроет выход к Северному морскому пути и арктическому шельфу, повысит транспортную безопасность Ямала и России. Огромное значение железнодорожной магистрали не раз подчеркивалось на разных, в том числе самых высоких, уровнях.

● Северный широтный ход — это железнодорожная ветка, включающая в себя строительство моста через реку Обь, линейный участок Надым—Салехард, а также соединение Салехарда с конечной экспортной точкой полуострова Ямал портом Сабетта — всего примерно 707 км железной дороги, включающей 60 мостовых переходов различной длины и самый большой мост через Обь. Объем инвестиций в проект «Северный широтный ход» (СПХ) составля-

ет около 190 млрд руб., средства будут возвращаться за счет грузоотправителей. Окупаемость проекта СПХ составляет от 15 до 17 лет.

— Очевидно, что магистраль таких масштаба, стоимости и трудозатрат сооружается не только с расчетом на Ямал?

— Разумеется. Одним из основных грузов в округе является углеводородное сырье. Оно используется в том числе для выработки высококачественного топлива: бензина лучших марок и авиационного керосина. Таким образом, доставка сырья до места переработки является одной из основных задач. Сегодня его перевозят в цистернах по Свердловской железной дороге до порта на Балтике, откуда он поставляется потребителям для переработки в конечный продукт. Но Свердловская железная дорога сильно перегружена и не сможет обеспечить все будущие плановые перевозки. Транссиб забит и задыхается, скорость движения по нему сегодня составляет 18 километров в час. Тем временем, например, строительная промышленность Ямала испытывает острый дефицит материалов. Мы составляем графики, вычитываем и выгадываем, привязываясь к короткой арктической навигации, а это в лучшем случае пара месяцев в году. Отсутствие нормальной транспортной схемы серьезно влияет на развитие промышленности, в целом на социально-экономическое развитие региона.

Как пример — строящийся предприятие Новоренгойский газохимический комплекс. Он на месте будет перерабатывать газ в конечную продукцию — полиэтилен. Сегодня отсутствие транспортной доступности не позволяет предприятию выпускать то количество продукции, на которое оно рассчитано. Мы не можем выгнать продукцию за пределы, ограниченные неразвитой транспортной схемой. После запуска Северного широтного хода это предприятие получит короткий и гарантированный выход в западные регионы России и на европейский рынок. В то же время наши промышленники, которые, скажем, производят шельфы в районе Полярного Урала, смогут его спокойно привезти в другую часть округа — в Новый Уренгой, Ноябрьск, Надым. Сегодня это нереально, единственный выход — заказать продукцию на предприятиях Урала и привезти по все той же загруженной под завязку железной дороге и, конечно, по более высокой цене.

Кроме того, на территории округа есть месторождения, которые сегодня нерентабельны из-за отсутствия транспортной инфраструктуры. Совершенно логично, что после появления Северного широтного хода недропользователи охотнее станут их приобретать. Железная дорога — единственный вид транспорта, который гарантирует доставку грузов в срок вне зависимости от погодных



Соединение Северного морского пути и Северного широтного хода будет иметь взрывной эффект в развитии региона и национальной экономики. Атомный ледокол «Ямал» (на снимке) не только проводит суда по Севморпути, но и участвует в научных экспедициях

условий. А это для районов Крайнего Севера очень важный факт. — Северный широтный ход дойдет до порта Сабетта, который не может, не должен быть по определению монопортом для отгрузки сжиженного природного газа с завода «Ямал СПГ»?

● Начало реализации (строительства) проекта «Ямал СПГ» — 2011 год. Полный ввод объекта в эксплуатацию — планируем 2017–2018 годы. Производство СПГ — около 16,5 млн тонн в год (три очереди), газового конденсата — до 1,2 млн тонн в год. Акционеры: ОАО НОВАТЭК (60%), Total (20%), CNPC (20%)

— Сабетта дает прямой выход к Севморпути. Сырье со всей России может дойти до Сабетты, а потом пойти по Севморпути. Действительно, порт будет многофункциональной площадкой, работающей на экономику страны. Помимо обслуживания «Ямал СПГ» Сабетта будет выполнять и другую задачу: порт станет отправной точкой для грузов с Урала, из Сибири и Поволжья. Компании, идущие Северным морским путем, смогут сэкономить на транспортировке до 30% средств. Что уже продемонстрировала коммерческая экспедиция «Помень—Сабетта—Китай», которая успешно завершилась прошлой осенью. Многоцелевой сухогруз «Инженер Трубин» вез на восток не газ с нефтью, а сырье для металлоперерабатывающей промышленности Китая, продукты питания, тюменскую пшеницу в Петропавловск-Камчатский. Таким образом, потенциальная ком-

мерческая выгода рейса основывалась не на дороговизне груза, а на экономичности и скорости его доставки. И на примере этой экспедиции бизнес вполне реально оценил преимущества этого транспортного коридора. Загрузка Северного морского пути будет все время только расти.

— Какие еще транспортные усовершенствования ожидают на Ямале?

— Разумеется, мы продолжим модернизировать уже существующую инфраструктуру. Нам куда не деться от воздушного сообщения. Это наиболее быстрый способ перемещения, а для арктических территорий сегодня зачастую единственный. Планируем в период с 2014 по 2020 год на территории аэропортового комплекса в Салехарде заменить светосигнальное оборудование, реконструировать и модернизировать здания и перроны. В Новом Уренгое предусмотрены работы по реконструкции объектов летного поля аэродрома, строительство и реконструкция объектов обслуживания пассажиров и грузов, инженерной инфраструктуры. Реконструкция аэродромного покрытия в Надыме также включена в программу. В план развития аэропортов округа включены и аэропорты Мангазеи. В городе Тарко-Сале и поселке Уренгой запланированы строительство и необходимая реконструкция зданий, замена светосигнального оборудования, строительство вертолетных площадок. Обновление парка спецавто-транспорта и замена спецоборудования уже происходят во всех аэропортах округа.

С развитием наземного транспорта и сети автодорог жители Ямала больше не будут зависимы от сезонности зимних автодорог и водного транспорта. Сегодня мы в первую очередь строим автомобильные дороги по направлениям межрегиональ-

ных транспортных коридоров. Это те дороги, которые обслуживают наиболее напряженные автотранспортные потоки между основными экономическими центрами округа и соседних регионов. В плане значатся: автомобильная дорога Надым—Советский, участок Надым—граница Ямало-Ненецкого автономного округа и Сургут—Салехард, участок Надым—Салехард, строительство которого началось в 2011 году. Протяженность участка составляет 337 км. Сегодня работа там идет очень активно: заасфальтировано порядка 60 км. Причем на каждые 4 км этой дороги предусмотрен специальный переход для оленей. Для них дорога, трубопровод, любое технологическое по сути своей препятствие становится непреодолимым. Животные его не преодолевают, а мирно идут вдоль, что, естественно, нарушает их извечные миграционные пути. Тундровики — коренные жители Ямала — поставили перед дорожниками свои жесткие условия, и строители их выполнили в полном объеме. Это для нашего региона нормальная практика. Правительство автономии в данном вопросе жестко регулирует отношения между промышленниками и коренными северянами.

Еще один важный пункт — строительство автомобильных дорог, соединяющих административные центры районов и городских округов с сетью дорог общего пользования регионального значения. В него входит автодорога Лабитнанги—Яр-Сале. Сегодня между этими населенными пунктами существуют все виды транспортной связи, но они носят сезонный характер. Кроме вертолетных перевозок летом добраться из Приуральяского района до Яр-Сале возможно по реке, в зимний период — по автотрассе. Запланировано строительство объездов городов На-

дым и Лабитнанги. Ждут своей очереди на реконструкцию еще шесть участков автодорог, перегруженных движением.

В сентябре прошлого года открылся проезд по новому мосту через реку Пяку-Пур. Мост соединил Пуровский район и город Тарко-Сале. А наплавной мост через реку Пур уже ушел в историю.

Скажу так, современная транспортная схема для Ямала гарантия его поступательного развития. Живя в XXI веке, мы понимаем, что именно транспортная отсталость может повлечь и отсталость экономики, и ухудшение социального самочувствия. А губернатор и мы — его команда — нацелены на то, чтобы округ наш, заполярный и арктический, стал по-настоящему комфортным для проживания. Поэтому на данное направление брошены большие силы и средства. Ведь люди, живущие и работающие в таких суровых условиях и обеспечивающие стабильность экономики России, заслуживают этого.

● Удельный вес численности населения Ямала в ряду субъектов РФ составляет около 0,4%. Несмотря на столь небольшую долю населения, экономика региона оказывает значительное влияние на экономическое развитие страны, занимая при этом весомую долю в социально-экономических показателях РФ: ВВП — 2,2%, промышленность — 2,7%, налоги — 4,2%, инвестиции — 4,5%, основные фонды — 5%, объем строительных работ — 4,5%. Валовой региональный продукт ЯНАО по итогам 2013 года составил 1307 137 8 млн руб., рост к 2012-му — 104,6%. ВВП на душу населения составляет 2396,6 млн руб. Ямало-Ненецкий автономный округ входит в пятерку субъектов РФ — лидеров по кредитному рейтингу.

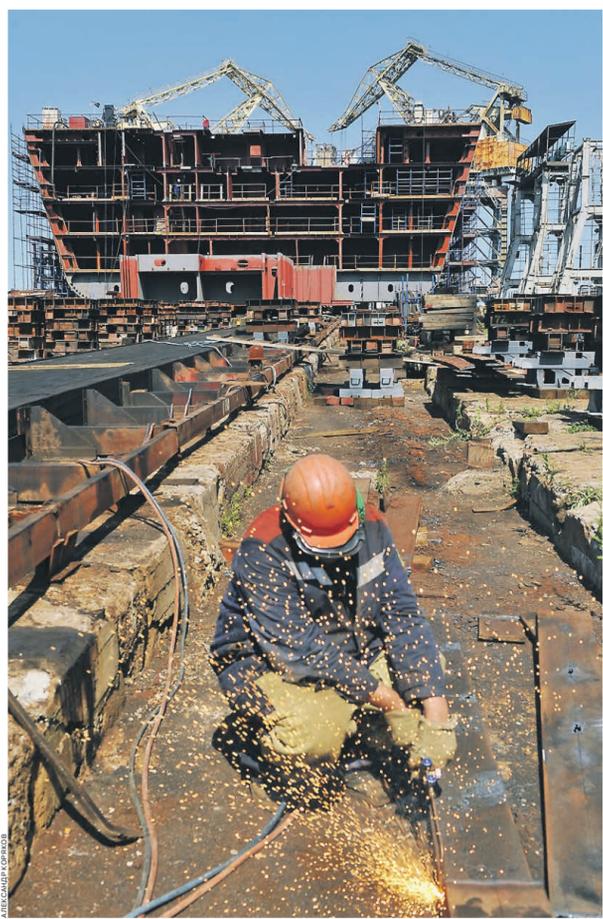
Записал Константин Анохин

РАССЕКАЯ ГОДЫ

Осенью 2015 года предполагается спустить на воду самый мощный в мире атомный ледокол «Арктика», который сейчас строится на стапелях Балтийского завода в Санкт-Петербурге. Новое судно сможет не только проводить газозавы и танкеры по Северному морскому пути, но и подниматься в устье полярных рек, обеспечивая развитие инфраструктурных и промышленных проектов на Ямале.

«Арктика» станет головным ледоколом для целого семейства суперсовременных универсальных турбоэлектрических атомных ледоколов проекта 22220, с которых должно начаться обновление ледокольного парка страны. Их создание считается одним из важнейших условий развития российских проектов в Арктике: освоения северного шельфа, обеспечения коммерческой навигации по Северному морскому пути и решения проблемы снабжения и быстрого развития приполярных территорий. Ледоколам предстоит обеспечивать проводку танкеров и газозавов, транспортирующих углеводородное сырье с месторождений Ямалского и Гыданского полуостровов, шельфа Карского моря на рынки стран Атлантического и Тихого океанов. Благодаря своей ширине он может в одиночку проводить в Арктике танкеры водоизмещением до 100 тыс. тонн и впервые сможет преодолевать с постоянной скоростью трехметровые льды.

Особенностью нового судна станет двухосадочная конструкция (осадка 10,5 м и 8,65 м), позволяющая ему не только ломать арктический лед, но и подниматься в устья полярных рек, снабжая расположенные там промышленные предприятия и поселки. Предполагается, что новый ледокол будет круглый год лидировать караваны в западном районе Арктики: в Баренцевом, Печорском и Карском морях — и проводить суда на более мелководных участках устья



Александр Ситников

Енисея (Дудинское направление) и Обской губы. В летне-осенний период ледокол будет эксплуатироваться также в восточном районе Арктики. Его можно будет использовать и для буксировки судов или других плавучих сооружений, отправлять на помощь судам для выполнения спасательных работ как в ледовых условиях, так и на чистой воде.

Основными потенциальными потребителями услуг новых ледоколов считаются НОВАТЭК, «Газпром» и «Роснефть». По прогнозам Минтранса, к 2030 году грузооборот по Северному морскому пути может вырасти до 50–80 млн тонн в год, что в 7–11 раз выше максимального грузооборота во времена СССР (7 млн тонн). Впрочем, ряд экспертов полагают, что с учетом обледенения ледовой обстановки и появления грузовых судов с высоким ледовым классом грузоотправители смогут использовать атомные ледоколы только при необходимости, а не для постоянной проводки. В частности, танкеры повышенного ледового класса для транспортировки газа с «Ямал СПГ» возможно будут и самостоятельно проходить льды.

Ввод в эксплуатацию этого судна откроет новую страницу в истории освоения Арктики, отмечает губернатор Ямало-Ненецкого округа Дмитрий Кобылкин. Инфраструктурные и промышленные проекты, которые сегодня реализуются на Ямале, нуждаются в этом ледоколе, который среди прочих задач будет проводить танкеры со сжиженным природным газом в Азиатско-Тихоокеанский регион, Европу и Америку по проекту «Ямал СПГ». Ключевым транспортным узлом станет порт в ямальском поселке Сабетта, в котором

Строительство ледокола «Арктика» на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Название «Арктика» ледокол унаследовал от легендарного атомного ледокола, заложеного в 1971 году здесь же на Балтийском заводе и снятого с эксплуатации летом 2012 года

строится центр по производству сжиженного газа. И порт, и ледокол ждет большое будущее. С реализацией проекта «Северный широтный ход», который свяжет порт Сабетта со всей железнодорожной системой страны, по Севморпути пойдут грузы многих регионов России, а проводить суда по Арктике практически круглогодично будет новый ледокол.

Контракт на строительство этого ледокола стоимостью 37 млрд руб. Государственная объединенная судостроительная корпорация (ОСК) и «Росатом» подписали в августе 2012 года. Конкурсентов в входящего в ОСК ООО «Балтийский завод — Судостроение» (БСЗ) не оказалось: только у этой верфи были необходимые лицензии и компетенции для строительства атомного ледокола. БСЗ — единственное предприятие, которое строило такие суда в СССР и России. В других странах атомные ледоколы вообще не строят, хотя масштабные программы строительства ледоколов приняты в США, Канаде и даже Китае. Для реализации проекта заводу пришлось возобновить технологии и поставки, которые не применялись после развала СССР около 20 лет. В ОСК заключение этого контракта назвали событием мирового масштаба, заявив, что корабли берут на себя полную ответственность за своевременное и качественное осуществление строительства всей серии новейших атомных ледоколов.

Закладка головного судна состоялась 5 ноября 2013 года на самом большом в Европе стапеле Балтийского завода. Сейчас там готовы 34 секции и уже можно увидеть очертания будущего гиганта: два «острова» (в районе кормы и носа корабля), которые корабли будут наращивать в высоту и соединять, продвигаясь навстречу друг другу. Спуск на воду назначен на ноябрь 2015 года. Загружать реактор ядерного топлива будут прямо на Балтийском заводе, после этого судно отправится на швартовные, ходовые и ледовые испытания. До 30 декабря

2017 года БСЗ должен сдать «Арктику» государственной приемной комиссии и поставить к причалу ФГУП «Атомфлот» в Мурманске.

Санкции Запада против России на ход строительства ледокола почти не повлияли, отметил начальник Технического центра проектирования судов, главный конструктор ООО «Балтийский завод — Судостроение» Владимир Чекизов, но завод старается перенести на сотрудничество с российскими производителями.

На трассах Северного морского пути сейчас действуют пять атомных ледоколов, из которых к 2021 году останется лишь один — «50 лет Победы». Два ледокола с малой осадкой — «Таймир» и «Вайгач» — должны закончить службу уже в 2017 году. Поэтому для обеспечения бесперебойной проводки судов «Росатому» к 2021 году необходимо построить три универсальных атомных ледокола. В ОСК уверены, что все три ледокола будут строиться одновременно на двух стапелях Балтзавода. Возможность сотрудничества с ОСК по этому проекту в качестве субподрядчика не исключала и Nordic Yards Виталия Юсупова.

Дальнейшее обновление ледокольного флота, возможно, окажется еще более масштабным. Об этом свидетельствует полученный БСЗ в 2012 году госзаказ на «опытно-конструкторские работы для модернизации мощностей Балтийского завода под строительство атомных ледоколов мощностью до 100 МВт». Для разработки концептуального проекта предприятию было выделено 229 млн руб. Заказчиком по этому контракту выступает Минпромторг, указавший в техническом задании, что «атомные ледоколы являются типом судов, без которых невозможно освоение месторождений арктического шельфа России и обеспечение круглогодичной навигации на Северном морском пути».

Анна Пушкарская, Санкт-Петербург