



Анна Синецына,
к.т.н., доцент кафедры «Логистические
транспортные системы и технологии»
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II

ПОРТ САБЕТТА – ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ПРОЕКТ РОССИЙСКОЙ АРКТИКИ

Аннотация. В статье рассматриваются возможности развития и совершенствования транспортной инфраструктуры арктических территорий России, в частности Северного морского пути (СМП), который в перспективе может стать альтернативой существующим межконтинентальным транспортным связям между странами Атлантического и Тихоокеанского бассейнов. Являясь естественным интегрирующим элементом всей Арктики, СМП в своем развитии должен опираться на систему арктических морских портов. Особое внимание в статье уделено морскому порту Сабетта, главной инфраструктурной составляющей проекта «Ямал СПГ».

Ключевые слова. Арктическая транспортная система РФ, Северный морской путь, транспортная инфраструктура, морской порт Сабетта, НОВАТЭК, Ямал, Северный широтный ход, интегрированная железнодорожная инфраструктура, морской арктический транспортный коридор.

ANNOTATION. The article discusses the possibility of development and improvement of the transport infrastructure of the Arctic territories of Russia, in particular the Northern Sea Route (NSR), which has the potential to become an alternative to the existing intercontinental transport links between the countries of the Atlantic and Pacific basins. Being a natural integrating element of the whole Arctic, SMEs in their development should be based on a system of Arctic sea ports. Particular attention is paid to the seaport Sabetta (major infrastructure component "Yamal LNG" project).

KEY WORDS. Arctic transport system of the Russian Federation, the Northern Sea Route, transport infrastructure, seaport Sabetta, Novatek, Yamal, Northern latitudinal, integrated railway infrastructure, Arctic sea transport corridor.

Ухудшение мировой экономической конъюнктуры, сложность доступа на рынки капитала, девальвация национальной валюты, режим взаимных санкций и внешнего давления требуют оперативного принятия стабилизационных мер на всех уровнях управления: федеральном, республиканском, муниципальном и корпоративном.

Для развития транспортного сектора России необходимо уделять внимание северным территориям, разрабатывать новые маршруты и осваивать ресурсы Арктики, которая является важнейшим стратегическим регионом и зоной интересов многих стран.

В соответствии со «Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» и госпрограммы «Социально-экономическое развитие

Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» приоритетной задачей является развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры арктических территорий России.

Основа транспортной инфраструктуры российской Арктики – Северный морской путь (СМП), в прямой зависимости от стабильности функционирования которого находится решение важнейших национальных интересов в оборонных, экономических, геополитических, научных и социальных областях.

Северный морской путь как национальная транспортная коммуникация России в Арктике имеет исключительное значение для обеспечения дальнейшего развития экономики северных регионов и государства в целом. В перспективе эта высокоширотная транзитная арктическая судоходная магистраль может служить альтер-

нативой существующим межконтинентальным транспортным связям между странами Атлантического и Тихоокеанского бассейнов через Суэцкий и Панамский каналы [1].

Северный морской путь объединяет в транспортную сеть крупнейшие речные артерии Сибири, является связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны, важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера, а также позволяет кратчайшим водным путем соединить порты Европы и страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Будучи естественным интегрирующим элементом всей Арктики, Северный морской путь в своем развитии должен опираться на систему арктических морских портов, обеспеченных базовой сухопутной транспортной сетью, прежде всего железнодорожной, что будет способствовать сохране-

нию транспортного единства регионов России и ее территориальной целостности.

Одним из ключевых объектов транспортной инфраструктуры, а также драйвером развития Северного морского пути, способного составить конкуренцию Суэцкому каналу, может стать морской порт Сабетта. Обусловлено строительство данного порта тем, что в данном регионе сосредоточено порядка 20% всех месторождений нефти и газа России.

Сабетта – арктический порт, расположенный в северо-восточной части полуострова Ямал, на западном берегу Обской губы Карского моря, в 5 км к северо-востоку от вахтового поселка Сабетта и в 30 км к юго-востоку от поселка Тамбей (Ямало-Ненецкий автономный округ). Строительство порта началось в 2012 г., а первые грузовые суда он принял в 2013 г. (рис. 1).

Порт Сабетта является главной инфраструктурной составляющей проекта «Ямал СПГ», реализуемого российским независимым газодобытчиком – ОАО «НОВАТЭК». Завершение его строительства планируется в 2017 г., на проектную мощность он выйдет в 2018 г., после чего у порта появится возможность принимать СПГ-танкеры, а также стать центром формирования портовой инфраструктуры для освоения морских месторождений нефти и газа. Для проводки танкеров большую часть года будут



Рисунок 1. Порт Сабетта.

Источник: http://transport.securitymedia.ru/pic/innovation/Inet_01.png



Рисунок 2. Проект «Ямал-СПГ».

Источник: <http://yamalng.ru/project/about/>

использовать ледоколы. К 2021 г. предстоит обеспечить ледокольную проводку 225 судозаходов, т.е. газозавозы будут выходить из Сабетты каждые 40 часов.

Финансирование проекта осуществляется из средств федерального бюджета и средств, привлеченных российскими и зарубежными инвесторами. Суммарный объем инвестиций – 900 млрд руб. В стоимость проекта также входит выстраивание логистики по всему Северному морскому пути, тем более что уникальное местоположение Ямала дает огромную возможность создать гибкую конкурентоспособную логистическую модель, обеспечивающую круглогодичные поставки СПГ на рынки Ев-

ропы и Северной Америки, а также прямые поставки в Азиатско-Тихоокеанский регион через Северный морской путь (рис. 2) [2].

Порт имеет следующие характеристики:

- подходной канал длиной 6 км, шириной 495 м, глубиной 15,1 м;
- морской канал длиной 49 км, шириной 295 м, глубиной 15,1 м;
- акватория порта глубиной 15,2 м (рис. 3).

Порт Сабетта предназначен для транспортировки сжиженного природного газа (16,5 млн т ежегодно), 1,35 млн т газового конденсата с поставкой на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, Северной и Южной Америки и Западной Европы. Все это позволит увеличить по Северному морскому пути перевалку СПГ до 25 млн т газового конденсата до 2,2 млн т в год и нефти до 3,5 млн т в год. Полная мощность грузоперевозок порта составит 30–50 млн т в год.

Сейчас грузы из Европы в Азию в основном доставляются по южному маршруту через Суэцкий залив и Индийский океан. Северный морской путь короче. Выбирая его, грузоперевозчики экономят до 30% транспортных расходов (рис. 4).

По прогнозам Минтранса РФ, к 2030 г. грузооборот порта может увеличиться до 60 млн т в год. Интересно, что благоприятному будущему этого пути содействует также и климат. К 2030–2035 гг. в результате потепления порт станет постоянной трансматериковой дорогой. В настоящее время порт работает в круглогодичном режиме, принимает технологические и строительные грузы, а также имеет все возможности



Рисунок 3. Завод СПГ-Сабетта.

Источник: <http://www.ingworldnews.com/category/news-categories/top-stories/page/162>

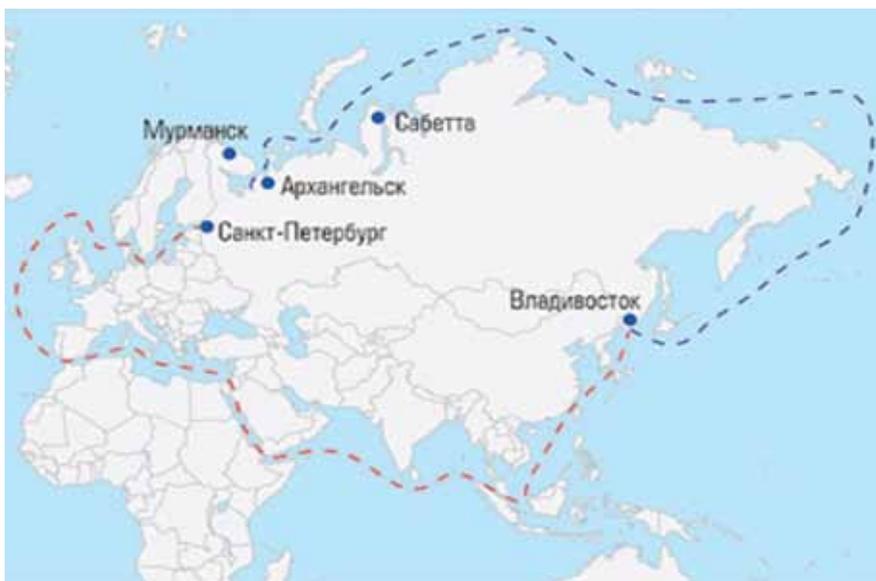


Рисунок 4. Северный морской путь может составить конкуренцию южному: расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока – 14 тыс. км, через Суэцкий канал – более 23 тыс. км.

Источник: <http://www.skmost.ru/press/inform/2015/04/27/expert-online-port-nadezhdi.html>

для снабжения техникой и ресурсами близлежащих регионов [3].

Морской порт Сабетта – уникальный проект по ряду причин.

Во-первых, масштаб. По завершении строительства всех очередей порт сможет круглогодично обрабатывать около 30 млн т грузов и займет вторую строчку в рейтинге портов РФ в Арктическом бассейне.

Во-вторых, строительство ведется за Полярным кругом в сложных геологических, климатических и гидрологических условиях. На побережье полностью отсутствует транспортная

инфраструктура, а период навигации, позволяющий проводить дноуглубительные работы и доставлять тяжеловесные грузы по воде, очень короткий – 70 суток (с августа по октябрь).

В-третьих, техническая сложность работ. В общий объем работ по проекту входит сооружение причальной стенки протяженностью 975 м, состоящей из четырех причалов разной функциональной направленности. Первый причал – для приема судов «река-море» со строительными грузами; второй причал – для многофункциональных полупогружных

и универсальных судов; на третьем причале планируется принимать полупогружные суда с открытой палубой; четвертый причал обеспечит размещение судов портофлота.

В связи с большими объемами инвестиций в данный проект необходимо рассматривать новый морской порт Сабетта не просто как монопорт для транспортировки СПГ, а использовать его для разного рода грузоперевозок, обеспечивая потребности соседних регионов в экспорте. Ямал – это такое место, откуда одинаковое расстояние как до Парижа, так и до Пекина. На карте видно, что это очень удобная точка для транспортировки ресурсов и в азиатско-тихоокеанские страны, и в Европу, и в Северную Америку.

25 сентября 2013 г., в дни проведения Международного форума «Арктика – территория диалога» в Салехарде, Владимир Путин провел совещание «По вопросам создания современного производства сжиженного природного газа на Ямале и строительства морского порта Сабетта».

Владимир Путин, в частности, отметил: «Цель этого проекта – создание современного производства сжиженного природного газа как раз здесь, на Ямале, на Южно-Тамбейском месторождении... Индустриальное, инфраструктурное освоение полуострова Ямал имеет, без преувеличения, общегосударственное значение. Это позволит нам задействовать богатейшие, но пока еще малодоступные месторождения, создать здесь дополнительные рабочие места, новые производства, центры переработки углеводородного сырья, что, в свою очередь, станет серьезным импульсом для социально-экономического развития не только Ямало-Ненецкого автономного округа, но и Урала в целом, Западной Сибири, да, пожалуй, будет иметь практическое значение для всей России».

«...Порт Сабетта должен сыграть роль одной из опорных точек Северного морского пути. Этот кратчайший маршрут, соединяющий Европу и Азию, в последние годы становится все более оживленным, – сказал Президент России. – Проект «Ямал СПГ» важен для нас и как удачный опыт государственно-частного партнерства, который необходимо активно тиражировать...» [4].

Внешнеторговые и внутренние грузопотоки по СМП следует рас-

считать комплексно в рамках Арктической транспортной системы РФ. Это значит, что перевозки по морю должны развиваться вместе с транспортировками грузов по рекам Сибири и железным дорогам, которые образуют подходные пути к северным портам, и где могут формироваться значительные грузопотоки [5]. В соответствии с концепцией развития и усиления железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного региона на период до 2025 г., разработанной институтом экономики и развития транспорта (ОАО «ИЭРТ»), Мурманск и Архангельск рассматриваются как стыковые пункты с СМП. В генеральной схеме предусматривается развитие и усиление железнодорожных подходов направления Волховстрой – Мурманск и строительство новой железнодорожной линии Белкомур, связывающей Урал и морской порт Архангельск.

Однако для того чтобы порт Сабетта стал многопрофильным, чтобы различные грузоотправители могли активно пользоваться новым транспортным маршрутом, прежде всего необходимо реализовать еще один транспортный проект – железнодорожный Северный широтный ход и магистрали Обская – Коротчаево. Перспектива Северного широтного хода – это, во-первых, соединение Северной железной дороги со Свердловской; во-вторых, выход Единой транспортной системы России на Северный морской путь и далее в мировой океан через порт Сабетта. Северный широтный ход позволит создать современную железнодорожную сеть в регионе и перейти к комплексному освоению Арктики.

Правительство РФ высказывает желание построить ж/д ветку до Сабетты от станции Бованенково частной железной дороги «Обская – Бованенково – Карская». Также рассматривается возможность строительства железнодорожной линии «Полуночное – Обская», что даст порту еще дополнительные 20 млн т грузов [3].

Таким образом, не подлежит сомнению тот факт, что к любому порту должна быть подведена железная дорога, это естественно. Сейчас по полуострову Ямал проходит только железная дорога Обская – Бованенково длиной 600 км, которую построил «Газпром» для освоения Бованенков-

ского газоконденсатного месторождения. Грузопоток по этой линии – немалым более 3 млн т в год. Для того чтобы связать порт Сабетта с «Большой землей», надо к дороге Обская – Бованенково пристроить еще 220 км железной дороги. Стоить это будет 35–40 млрд рублей. Развитие данного инфраструктурного объекта, увеличение пропускной и провозной способности железнодорожной инфраструктуры на участке Лимбей – Сургут – Тобольск Свердловской железной дороги, будет продолжено за счет частных инвестиций (компания «НОВАТЭК») и ОАО «РЖД».

По итогам заседания рабочей группы по вопросам реализации проекта «Северный широтный ход», которое прошло в Москве под председательством заместителя полпреда президента в УрФО Александра Сидорова, было подписано Соглашение между ОАО «РЖД» и Ямальской железнодорожной компанией (ЯЖДК) о перенаправлении части грузопотока, ориентированного на порты Северо-Запада, на железнодорожные линии Северного широтного хода.

Ежегодно будет перенаправляться 18 млн т груза, следующего в порты северо-запада по маршруту Коротчаево – Надым – Салехард и далее через станцию Обская, через Коми на Усть-Лугу. Это означает появление грузопотока, не связанного непосредственно с газодобычей.

В настоящее время, когда эпоха легких в добыче углеводородов стремительно заканчивается, разработка газовых и нефтяных месторождений Заполярья приобретает для России стратегическое значение. Так, например, «Газпром» запустил на полуострове Ямал пусковой комплекс Бованенковского газоконденсатного месторождения, которое вкуче с другими месторождениями полуострова к 2030 г. будет ежегодно выдавать 360 млрд кубометров газа, что составит больше половины нынешнего объема добычи голубого топлива нашей страны. А малоизвестный поселок Сабетта на восточной оконечности полуострова Ямал станет одним из ключевых арктических портов нашей страны.

Создание многопрофильного терминала, открывающего регионам России ворота в Мировой океан по Северному морскому пути, потребует соединения порта Сабетта с единой

сетью железных дорог России. Необходимо создание Арктического транспортного коридора, чтобы в полной мере использовать потенциал уже созданной инфраструктуры.

В первую очередь надо построить мосты через Обь и реку Надым, достроить станцию Обская II, проложить железнодорожный участок Салехард-Надым, реконструировать участки Надым – Пангоды, Пангоды – Новый Уренгой, Новый Уренгой – Коротчаево и т.д. Часть звеньев построены, часть находится в процессе реализации.

Появление порта Сабетта обеспечит кратчайший выход для более чем 50 млн т грузов из этих территорий к СМП; к 2025 г. будет обеспечена транспортировка 20 млн т нефтепродуктов и сжиженного природного газа; будет ликвидирована транспортная дискриминация для жителей Ямала и увеличен экономический эффект. По экспертным оценкам, один только транспортный блок арктической железной дороги обеспечит работой более 9 млн человек во всех сопряженных отраслях.

И если данный инвестпроект стоимостью около 150 млрд рублей будет полностью реализован, то у «Российских железных дорог» появится уверенность в грузопотоке по направлению Обская – Бованенково – Сабетта, и тогда можно будет вести речь о появлении реальной многопрофильности нового арктического порта России.

Так, например, порт Сабетта в 2016 г. впервые стал пунктом пропуска оборудования из Западной Европы в Казахстан. Заявка на провоз оборудования была подана одной из логистических компаний. Поставка планировалась из Западной Европы. Дальше груз на баржах пошел по рекам Иртыш и Обь в Казахстан. Также через порт Сабетта будет направляться основное оборудование для проекта «ЗапСибНефтехим» под Тобольском в Тюменской области (проект предполагает строительство под Тобольском комплекса глубокой переработки углеводородного сырья). Уральский регион – ключевое звено в процессе сопряжения Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и Евразийского экономического сообщества. Основное оборудование для тобольского проекта будет ввезено через Сабетту. Урал получает полноценный морской порт [6].



Рисунок 6. В 2017 г. начнется строительство железнодорожной линии Бованенково – Сабетта.

Источник: http://pro-muravlenko.ru/news/society/na_yamale_poyavitsya_novaya_zheleznyaya_doroga/

В 2017 г. начнется строительство железнодорожной линии Бованенково – Сабетта (рис. 6).

Железнодорожная линия будет использоваться только для промышленных перевозок нефтегазовых компаний. Протяженность дороги составит 170 км. Предполагаемая максимальная скорость движения грузовых и пассажирских поездов составит 50 км/ч. Для эксплуатации Северного широтного хода (СШХ) планируется создать новую ж/д компанию, которая получит в уставной капитал основные средства ж/д пути от станции Салехард до станции Новый Уренгой и будет заниматься обслуживанием дороги и транспортной логистикой на всем маршруте СШХ.

В 2017 г. также предлагается завершить строительство двух сплошных ж/д путей на участке Тобольск – Сургут – Коротчаево Свердловской ж/д, чтобы увеличить скорость движения до будущего СШХ и обеспечить потребности в увеличении пропускной способности магистрали.

Реализация проектов строительства железнодорожного Северного широтного хода и железной дороги Бованенково – Сабетта в совокупности с автодорожной сетью обеспечит создание интегрированной железнодорожной инфраструктуры путем соединения Северной железной дороги на западе со Свердловской железной дорогой на востоке и Ямальским железнодорожным ходом

(Обская – Бованенково – Сабетта) на полуострове Ямал. Такая интеграция железнодорожной инфраструктуры России будет важным условием эффективного освоения богатейших месторождений Северного Урала, а также позволит сформировать стратегически важный мультимодальный транспортный полигон, дополняющий и развивающий значение и результативность эксплуатации Транссибирской магистрали [7].

При разработке и реализации инвестиционных проектов, связанных с модернизацией, расширением и созданием новых портовых объектов вдоль СМП, необходимо предусматривать сбалансированное развитие морского, речного, железнодорожного, автомобильного и авиационного транспорта, а также возможность создания Арктической контейнерной линии, включая строительство глубоководных контейнерных терминалов (в портах Мурманск, Архангельск, Сабетта и др.), для переключения отечественных товаропотоков на морской арктический транспортный коридор с использованием Северного морского пути.

Таким образом, функционирование и дальнейшее развитие Северного морского пути в настоящее время во многом определяет организацию и структуру всей транспортной системы арктической зоны. Социально-экономическое ее развитие требует решения вопросов развития всей ее

территории – промышленности, экономического сотрудничества с регионами России, качества жизни населения и других вопросов. Решение этих вопросов невозможно без интеграции в труднодоступные районы шельфа северных морей и реализации материковых проектов освоения арктического побережья РФ. Это определяет особую роль и значение развития транспортной инфраструктуры на всей территории материковой части арктической зоны России [8].

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Информационное агентство «Арктика-Инфо». Электронный ресурс: <http://www.arctic-info.ru>.
2. ООО «Ямал СПГ». Электронный ресурс: <http://yamallng.ru/project/about>.
3. Алексей Белоусов. «Эксперт Online»: Порт надежды. Электронный ресурс: <http://www.skmost.ru/press/inform/2015/04/27/expert-online-port-nadezhdi.html>.
4. Автономная некоммерческая организация «Редакция газеты «Тюменская правда». Электронный ресурс: <http://tyumpravda.ru/economica/19347-sabetta---neprosto-port>.
5. Тутова М.О. Перспективы развития Северного морского пути и инфраструктура Арктической транспортной системы // Молодой ученый. Международный научный журнал. – №13.1 (117.1). – Спецвыпуск Государственного университета управления, 2016. – С. 128–132.
6. Порт Сабетта будет использоваться в том числе для поставки оборудования в Казахстан // Журнал «Нефтегазовая Вертикаль». Электронный ресурс: http://www.ngv.ru/news/port_sabetta_budet_ispolzovatsya_v_tom_chisle_dlya_postavki_oborudovaniya_v_kazakhstan/?sphrase_id=4973905.
7. Портал Neftegaz.RU. Электронный ресурс: <http://neftegaz.ru/news/view/149879-Na-Yamale-v-2017-g-v-ramkah-Severnogo-shirotnogo-hoda-nachnetsya-stroitelstvo-zheleznodorozhnoy-linii-Bovanenkovo-Sabetta>.
8. Международная академия транспорта. Электронный ресурс: <http://www.itamain.com/arc2016pr.php>.