

РАЗВИТИЕ АРХАНГЕЛЬСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА. БЛИЖАЙШИЕ ПЛАНЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

DEVELOPMENT OF THE ARKHANGELSK TRANSPORT HUB. IMMEDIATE PLANS AND PROSPECTS

Пестова В. О.

Pestova V. O.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

Северный морской путь, Архангельский транспортный узел, Арктическая зона Российской Федерации, грузовая база предприятий лесопромышленного комплекса, разворот экспорта на Восток, судостроение и судоремонт

KEY WORDS:

Northern Sea Route, Arkhangelsk transport hub, Arctic zone of the Russian Federation, cargo base of timber industry enterprises, reversal of exports to the East, shipbuilding and ship repair

АННОТАЦИЯ

Правительство Российской Федерации уделяет вопросам развития Севера серьезное внимание: принят ряд концептуальных документов, проделана большая работа по созданию законодательного фундамента для устойчивого развития Арктики. В российских высших политических кругах существует отчетливое понимание того, что будущее страны неразрывно связано с судьбой арктических регионов. Значение Севера в ближайшие десятилетия будет только возрастать, поскольку здесь находятся основная база энергоресурсов государства и национальная транспортная магистраль России — Северный морской путь, единственная океанская коммуникация, которая на всем своем протяжении проходит по территориальным водам Российской Федерации. В этой связи значительно возрастает роль морских портов, расположенных вдоль арктического побережья. Морской порт Архангельск не является исключением. В статье рассмотрены открывающиеся для Архангельской области возможности в сфере морской логистики. Показано, что их осуществлению будут способствовать план развития Северного морского пути и комплексный план по развитию Архангельского транспортного узла.

ABSTRACT

The Government of the Russian Federation pays serious attention to the development of the North — a number of conceptual documents have been adopted, and a lot of work has been done to create a legislative foundation for the sustainable development of the Arctic. There is a clear understanding in Russian senior political circles that the future of the country is inextricably linked with the fate of the Arctic regions. The importance of the North will only increase in the coming decades, since here is the main base of the state's energy resources and the national transport route of Russia — the Northern Sea Route, the only ocean communication that passes through the territorial waters of the Russian Federation throughout its entire length. In this regard, the role of seaports located along the Arctic coast is significantly increasing. The seaport of Arkhangelsk is no exception. The article discusses the opportunities opening up for the Arkhangelsk region in the field of maritime logistics. It is shown that their implementation will be facilitated by the development plan of the Northern Sea Route and the comprehensive plan for the development of the Arkhangelsk transport hub.



Пестова В. О.

заместитель начальника управления стратегического планирования и территориального развития министерства экономического развития, промышленности и науки Архангельской области.

—
pestova.vo@dvinaland.ru

Pestova V. O.

Deputy head of the Department of strategic planning and territorial development of the Ministry of economic development, industry and science of the Arkhangelsk region.

—
pestova.vo@dvinaland.ru

Введение

В первую очередь необходимо отметить значимое для арктических регионов страны событие — прошедшее 11 декабря 2023 года в Архангельске совещание при Президенте Российской Федерации о развитии опорных населенных пунктов Арктической зоны. Президент обозначил следующую важнейшую мысль: Арктика — это регион с колоссальными экономическими возможностями, с ним связано укрепление энергетического потенциала страны, расширение логистических возможностей, обеспечение национальной безопасности и обороны. И потому дальнейшее освоение и обустройство Арктических территорий является неоспоримым приоритетом.

Северный морской путь

Основой развития арктической транспортной системы является Северный морской путь. Сегодня это главная судоходная артерия Российской Арктики, единственная океанская коммуникация, которая на всем своем протяжении проходит по территориальным водам Российской Федерации и является одним из важнейших элементов экономики арктических регионов.

Рост грузопотока — порядка с 4 млн тонн в 2014 году до 34,1 млн тонн в 2022 году

Актуальность Севморпути подтверждается и показателями его использования. В первую очередь это рост грузопотока — порядка с 4 млн тонн в 2014 году до 34,1 млн тонн в 2022 году (рост в 8 раз за восемь лет). К 2035 году грузооборот СМП должен будет составить 220 млн тонн. Также растут показатели транзитного грузопотока по Севморпути: по итогам летне-осенней навигации (июль-октябрь 2023 года) общий транзитный грузопоток составил порядка 2 млн тонн — это тоже рекордные цифры [1].

В этой связи значительно возрастает необходимость модернизации и развития морских портов, расположенных вдоль арктического побережья. Порт Архангельск, ставший воротами в Арктику, не является исключением.

Архангельский транспортный узел

Архангельский транспортный узел сегодня является одним из ключевых центров перевалки грузов для действующих и перспективных арктических проектов «Норникеля», «Новатэка», «Роснефти», «Северной звезды», «Газпромнефти», горнодобывающей компании «Баимская».

РИС. 1. ПОГРУЗКА Д/Э «ЗАПОЛЯРНЫЙ» НА ТЕРМИНАЛЕ «ЭКОНОМИЯ» ООО «АРХАНГЕЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»

В регионе эксплуатируется более 300 единиц флота и функционирует более 20 сервисных компаний для обслуживания судов



Фото: ООО «Архангельский морской торговый порт»

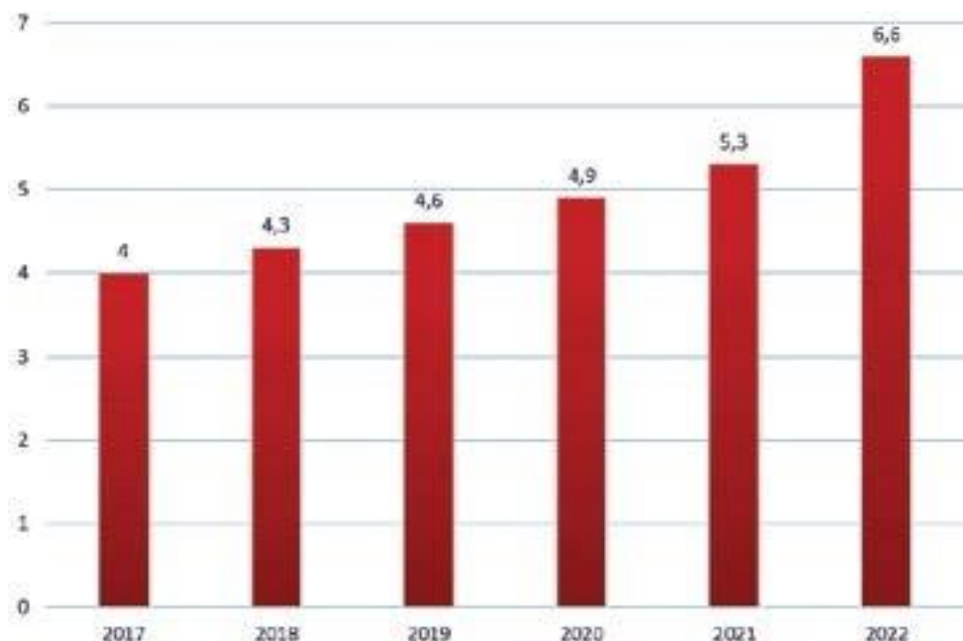
РИС. 2. ПОГРУЗКА ЛИХТЕРОВОЗА «СЕВМОРПУТЬ» НА ТЕРМИНАЛЕ «ЭКОНОМИЯ» ООО «АРХАНГЕЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»



Фото: Пестова В. О.

Проектные возможности по грузообороту морского порта Архангельск составляют порядка 11 млн тонн в год [2]. Фактически же он обрабатывает в среднем 4–6,5 млн тонн в год. Существующие глубины позволяют принимать суда с осадкой до 9,2 метра дедвейтом до 35 тыс. тонн. Этот транспортный узел обеспечен стивидорными и судоходными мощностями, в регионе эксплуатируется более 300 единиц флота и функционирует более 20 сервисных компаний для обслуживания судов.

РИС. 3. ДИНАМИКА ГРУЗОБОРОТА МОРСКОГО ПОРТА АРХАНГЕЛЬСК, МЛН Т



Морской порт Архангельск выгодно расположен с точки зрения географии. Он находится вдалеке от внешних границ с европейскими странами и всегда готов стать альтернативой для перевозки грузов по трассе Севморпути в обход европейского побережья. Расстояние до Москвы по автомобильной дороге составляет 1254 км, по железной дороге — 990 км. У порта есть прямой выход через Белое море в Мировой океан как в западном, так и в восточном направлении без ограничений по проливам, что позволяет осуществлять морские рейсы как по Северному морскому пути, так и через Суэцкий канал (время следования судна из Архангельска в Шанхай через Суэцкий канал — 53-58 дней, по СМП — 20-22 дня).

Сегодня порт работает практически полностью на СМП

Сегодня порт работает практически полностью на СМП. Его позиции значительно укрепляются в транспортной системе Северного морского пути, в том числе в силу новых геополитических и экономических условий, изменивших логистические цепочки движения и доставки грузов.

Основная грузовая база порта — это проектные грузы, необходимые для реализации крупных инвестиционных проектов в Арктической зоне, грузы снабжения (северный завоз), генеральные грузы, в том числе сложной конфигурации (тяжеловесные, крупногабаритные), нефтеналивные, строительные материалы, техника, различное оборудование, лесные грузы, рыбная продукция.

РИС. 4. СТРУКТУРА ГРУЗОБОРОТА АРХАНГЕЛЬСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

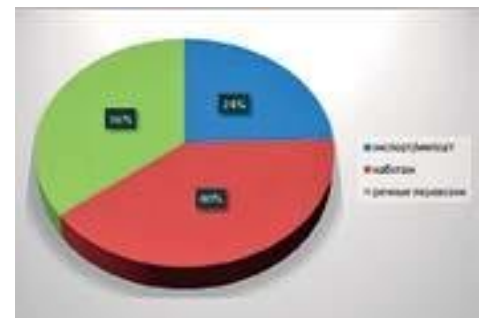
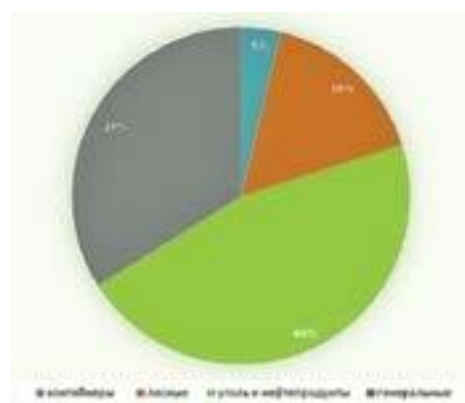


РИС. 5. НОМЕНКЛАТУРА ГРУЗОВ АРХАНГЕЛЬСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА



География поставок предприятий ее лесопромышленного комплекса (ЛПК) развернулась на восток в связи с закрытием европейских рынков

Архангельская область — это традиционно лесной регион. География поставок предприятий ее лесопромышленного комплекса (ЛПК) развернулась на восток в связи с закрытием европейских рынков. Доля экспорта продукции ЛПК в Китай из Архангельской области в 2023 году увеличилась в 4 раза (с 13,7% в 2021 году до 58,3% за 6 месяцев 2023 года). Сложная ситуация на Восточном полигоне железных дорог, связанная с повышенным спросом отправки грузов в данном направлении, стимулирует поиск альтернативных маршрутов для отправки продукции

ЛПК, и экспортерам предоставляется возможность использовать альтернативный транспортный коридор — Северный морской путь. Это самый короткий морской путь в страны Азии: по сравнению с проходом по Южному морскому пути через Суэцкий канал СМП на 30% короче (ЮМП — 12 500 морских миль, СМП — 8000 морских миль).

Помимо традиционных каботажных перевозок по Северному морскому пути активно развиваются и экспортные перевозки в страны АТР. В этом году был отправлен первый за последние 10 лет прямой рейс из Архангельска в Шанхай по СМП. На борт судна было погружено 300 контейнеров с пиломатериалами одного из лесопромышленных предприятий Архангельской области. В планах китайского перевозчика на летне-осеннюю навигацию 2024 года — 6-8 таких судозаходов в месяц.

РИС. 6. ПОГРУЗКА КРУПНОГАБАРИТНОГО ГРУЗА. ТЕРМИНАЛ «ЭКОНОМИЯ» ООО «АРХАНГЕЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»



Фото: ООО «Архангельский морской торговый порт»

РИС. 7. ПОГРУЗКА КОНТЕЙНЕРОВОЗА XIN XIN HAI 1 НА ТЕРМИНАЛЕ «ЭКОНОМИЯ» ООО «АРХАНГЕЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»



Фото: Департамент пресс-службы и информации администрации губернатора и правительства Архангельской области.

Также в этом году впервые из Архангельска был отправлен субсидируемый морской рейс т/х «Северный проект» в порты Дальнего Востока и в обратном направлении в рамках 397-пп. Перевозка грузов на таких рейсах осуществляется по льготным тарифам. В настоящее время формируется расписание судозаходов на 2024 год [3].



Фото: Департамент пресс-службы и информации администрации губернатора и правительства Архангельской области.

Комплексный план развития Архангельского транспортного узла (АТУ)

Подтверждением стратегической значимости Архангельска для развития Севморпути стал утвержденный в сентябре текущего года Комплексный план развития Архангельского транспортного узла на период до 2035 года.

Он включает в себя мероприятия как по развитию его действующей транспортной и инженерной инфраструктуры, так и по созданию принципиально новых объектов узла [4].

Реализация Комплексного плана развития АТУ будет идти в несколько этапов. Первоочередным является развитие действующей инфраструктуры порта, что позволит в краткосрочной перспективе увеличить его пропускную способность и привлекательность для грузоотправителей. Сегодня дорога в порт перегружена, нуждается в реконструкции и модернизации, в том числе требуются строительство нового мостового перехода через реку Кузнечиху, который обеспечит прямую связь порта с федеральной трассой, а также ремонт действующих мостовых переходов на подходах к основным терминалам транспортного узла.

Первоочередные мероприятия плана АТУ для увеличения его пропускной способности и грузооборота — дноуглубительные работы до осадки 11,2 м, что позволит принимать морские суда с грузоместимостью на 20% больше; модернизация припортовой станции Соломбалка, которая увеличит ее пропускную способность с 2,4 млн до 4,0 млн тонн в год; строительство мостового перехода через реку Кузнечиху, что обеспечит создание нового транспортного каркаса города; капитальный ремонт и реконструкция четырех мостовых переходов и автомобильных дорог на подходах к терминалам для увеличения пропускной способности Архангельского транспортного узла.

Общая стоимость модернизации дорожной инфраструктуры составляет порядка 20 млрд рублей.

С учетом стратегической и геополитической значимости Архангельского порта необходимы его дальнейшее развитие и наращивание грузооборота. На стратегической сессии, посвященной развитию Северного морского пути [5], отмечалось, что максимально полному использованию потенциала Северного морского пути

Общая стоимость модернизации дорожной инфраструктуры составляет порядка 20 млрд рублей

мешает дефицит арктических портовых мощностей с глубоководными акваториями для обработки крупнотоннажных судов, которые позволяют устанавливать более низкие ставки морского фрахта, ведь чем больше судно, тем меньше фрахт и привлекательнее маршрут для грузоотправителя.

Ключевым мероприятием Комплексного плана развития Архангельского транспортного узла является флагманский для региона перспективный инфраструктурный проект по строительству глубоководного района морского порта Архангельск в Двинском заливе Белого моря с максимально допустимой осадкой 14,5 метра. Естественные глубины района позволяют обрабатывать крупнотоннажный флот дедвейтом до 75 тысяч тонн типа Panamax и контейнеров местимостью 5000 ед. Подтвержденная отправителями грузовая база нового порта оценивается в 19,3 млн тонн, в том числе 4,5 млн тонн контейнеризированной экспортной продукции лесопромышленных предприятий Северо-Западного федерального округа. Территория нового района составляет порядка 300 га.

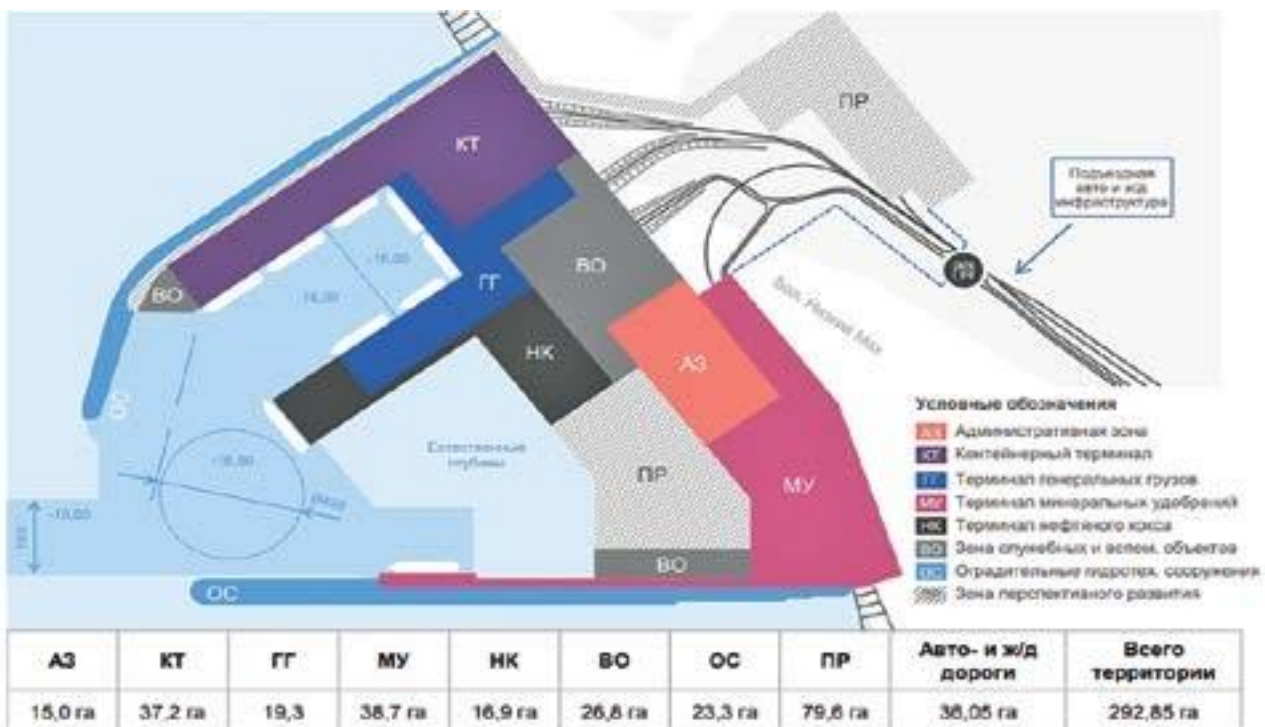
Естественные глубины района позволяют обрабатывать крупнотоннажный флот дедвейтом до 75 тысяч тонн типа Panamax и контейнеров местимостью 5000 ед

Подтверждение заинтересованности в отправке грузов через новый глубоководный район в страны Азиатско-Тихоокеанского региона выразила большая часть лесопромышленных предприятий СЗФО и соседних субъектов (УЛК, «Илим», Лесозавод 25, АЦБК, «Сегежа», «Свеза», «Кроношпан» и др.), а также такие компании, как «Лукойл», — с перевалкой нефтяного кокса, «Уралхим» и «Куйбышев-Азот» — с удобрениями, НЛМК и «Северсталь» — с перевалкой черных металлов.

С учетом различной номенклатуры предполагаемых к перевалке грузов оптимальной к реализации представляется мультитерминальная модель проекта:

- терминал генеральных и контейнерных грузов (13,6 млн т/год, в том числе 0,6 млн 20-футовых контейнеров в год);
- специализированный терминал минеральных удобрений (4,7 млн т/год);
- специализированный терминал нефтяного кокса (1 млн т/год).

РИС. 9. КОНФИГУРАЦИЯ ГЛУБОКОВОДНОГО РАЙОНА МОРСКОГО ПОРТА АРХАНГЕЛЬСК



Реализация проекта позволит снизить дефицит портовых глубоководных мощностей в западном сегменте Российской Арктики

Реализация проекта помимо строительства портовой инфраструктуры предусматривает развитие сопутствующей транспортной инфраструктуры:

- строительство железной дороги протяженностью 70 км;
- строительство автомобильной дороги протяженностью 50 км.

Для снижения инвестиционной нагрузки планируется, что реализация проекта будет идти в несколько этапов и на первом этапе в инвестиционной фазе 2024–2028 годов предлагается сосредоточиться на строительстве первой очереди контейнерного терминала с двумя причалами, способными принимать суда типа Panamax мощностью 0,3 млн контейнеров, или 4,45 млн тонн контейнерных грузов в год. Грузовая база предприятий ЛПК как Архангельской области, так и соседних регионов уже на первом этапе может обеспечить максимальную загрузку терминала (4,5 млн тонн). Капитальные затраты первого этапа по расчетам экспертов составят 111,4 млрд рублей, из них:

- вся необходимая инфраструктура контейнерного терминала (здания, открытая грузовая площадка, инженерные сети, перегрузочная техника, оборудование и т. д.);
- внутрипортовые и внешепортовые объекты (искусственный земельный участок, автодороги, причалы, акватория, суда, тыловой терминал в Архангельске и т. д.).

Второй и третий этапы реализации проекта включают в себя строительство и ввод в эксплуатацию второй очереди терминала контейнерных и генеральных грузов, терминала минеральных удобрений и нефтекокса, строительство железнодорожной инфраструктуры.

Реализация проекта позволит снизить дефицит портовых глубоководных мощностей в западном сегменте Российской Арктики, а главное, существенно ускорит достижение поставленной Президентом цели по увеличению грузопотока Северного морского пути (с 36 млн тонн в 2023 году до 220 млн в 2035–м) [6].

Правительство России поручило в срок до 1 июля следующего года определить инвестора проекта по строительству глубоководного района [4].

Работа в данном направлении уже ведется, проект презентуется на различных тематических площадках и форумах, идут встречи с потенциальными интересантами. Обсуждается участие в проекте Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ). РФПИ подтвердил возможность вхождения в проект с долей до 49% при условии наличия стратегического якорного инвестора.

Наличие провозных мощностей неотделимо от инфраструктурной реализации проекта по строительству глубоководного района. Для реализации первого этапа проекта потребуется строительство как минимум четырех судов ледового класса Arc7 типа Panamax, количество которых будет увеличиваться от года к году по мере возрастающего грузопотока глубоководного района.

Выводы

Сегодня с учетом необходимости импортозамещения остро стоит вопрос строительства новых верфей

Сегодня с учетом необходимости импортозамещения остро стоит вопрос строительства новых верфей, которые смогут закрыть потребности как в новом арктическом флоте, так и в обновлении действующего. Сейчас средний возраст эксплуатируемых в Арктике судов составляет 27–28 лет. Согласно статистическим данным, за последние 20 лет было списано более 580 судов арктического флота, а введено в эксплуатацию только 224 судна.

Архангельская область является центром судостроения и судоремонта, а оборонные гиганты Северодвинска («Севмаш», «Звездочка», «Арктика») строят и ремон-

Площадкой для размещения нового судостроительного и судоремонтного завода может стать район Южные Ягры в Северодвинске

тируют суперсовременные атомные подводные лодки и военные корабли. Регион обладает высоким кадровым потенциалом для дальнейшего развития судостроения и судоремонта: профильные учебные заведения, а их в регионе девять, ежегодно выпускают 900 человек для данной отрасли.

Площадкой для размещения нового судостроительного и судоремонтного завода может стать район Южные Ягры в Северодвинске. Площадка находится в непосредственной близости к судоремонтному заводу «Звездочка», отдаленность от выводного канала БВМБ – всего 2000 м. Габариты канала позволяют проводить суда водоизмещением до 75 000 тонн и осадкой до 15 метров.

Таким образом, сегодня Архангельская область — наиболее подготовленный регион для создания нового мощного современного судостроительного производства.

Резюмируя, необходимо отметить, что транспортно-логистические конкурентные преимущества Архангельской области, ее уникальное географическое положение и историческая нацеленность на Арктику делают данный регион важным опорным пунктом развития Северного морского пути и Арктической зоны Российской Федерации.

Литература

1. Материалы Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики к заседанию государственной комиссии по вопросам развития Арктики // г. Москва, 28 ноября 2023 года.
2. Распоряжение Росморречфлота от 17 ноября 2010 года № АД-324-р «О внесении сведений о морском порте Архангельск в реестр морских портов Российской Федерации».
3. Постановление правительства Российской Федерации от 18 марта 2022 года № 397 «Об утверждении Правил предоставления из федерального бюджета субсидии на государственную поддержку организации регулярных перевозок по Северному морскому пути».
4. Распоряжение правительства Российской Федерации от 22 сентября 2023 года № 2555-р (утвержден комплексный план по развитию Архангельского транспортного узла на период до 2035 года).
5. Материалы стратегической сессии «Развитие Северного морского пути» с участием председателя правительства Российской Федерации Мишустин М. В. // г. Москва, 6 июня 2023 года.
6. Распоряжение правительства Российской Федерации от 1 августа 2022 года № 2115-р (утвержден план развития Северного морского пути на период до 2035 года).

References

1. Materials of the Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic for the meeting of the State Commission on Arctic Development // Moscow, November 28, 2023.
2. Rosmorrechflot Order № AD-324-r dated November 17, 2010 On entering information about the seaport of Arkhangelsk into the Register of seaports of the Russian Federation.
3. Resolution of the Russian Federation № 397 of March 18, 2022 On approval of the Rules for granting subsidies from the federal budget for state support for the organization of regular transportation along the Northern Sea Route.
4. Decree of the Government of the Russian Federation dated September 22, 2023 № 2555-r (approved a comprehensive plan for the development of the Arkhangelsk transport hub for the period up to 2035).
5. Materials of the strategic session «Development of the Northern Sea Route» with the participation of the Chairman of the Government of the Russian Federation Mishustin M. V. // Moscow, June 6, 2023.
6. Decree of the Government of the Russian Federation № 2115-r dated August 1, 2022 (approved the plan for the development of the Northern Sea Route for the period up to 2035).