

С НОВЫМ ХОДОМ In Caution Position

15 августа 2018 года председатель правительства России Дмитрий Медведев подписал распоряжение о заключении концессионного соглашения с ООО «СШХ» в рамках проекта «Северный широтный ход». Проект предполагает строительство железной дороги и сопутствующей инфраструктуры по маршруту Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Коротчаево.

August 15, 2018, Chairman of the Russian Government Dmitry Medvedev signed a resolution authorizing the launch of the concession agreement with NLR Ltd. for the purpose of the Northern Latitudinal Railway, the project to construct Obskaya – Salekhard – Nadym – Pangody – Korotchaevo railway and its related infrastructure.

Дорожная синергия

Распоряжение подготовлено на основе Концепции долгосрочного социально-экономического развития России, Стратегии социально-экономического развития Сибири и Стратегии развития железнодорожного транспорта. Собственником новой дороги станет Российская Федерация, но до конца 2052 года право владения и пользования линией будет принадлежать концессионеру – ООО «СШХ».

Концессионер обязуется «за счет собственных и привлеченных средств осуществить финансирование, создание, включая проектирование и строительство, и эксплуатацию» дороги Обская – Салехард – Надым. Кроме того, проект предусматривает

реконструкцию железнодорожной линии Надым – Пангоды за счет «Газпрома» и линии Коноша – Котлас – Чум – Лабытнанги за счет ОАО «Российские железные дороги».

Северный широтный ход свяжет западную и восточную части Ямало-Ненецкого автономного округа, Северную железную дорогу со Свердловской. Общая протяженность магистрали от станции Обской до поселка Коротчаево составит около 700 километров. Еще в 2017 году вице-премьер Аркадий Дворкович при одобрении предварительной экономической модели проекта заявил, что дорога должна быть построена до 2023 года, а в распоряжении правительства указано, что автодорожную часть совмещенного мостового перехода через Обь в районе Салехарда нужно сдать в эксплуатацию не позднее первого квартала 2023-го. По информации пресс-службы губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа, в конце этого лета на берегу Оби прошли испытания грунта свайными опорами.

Таким образом, очередной большой инфраструктурный проект в северной части России начинает воплощаться в жизнь. Конечно, учитывая сложную экономическую и политическую ситуацию, к его перспективам стоит относиться с известной долей осторожности. И все же, учитывая непрекращающийся рост объемов перевозок по Севморпути (на 30–40% ежегодно) и реализацию целого комплекса промышленных проектов в Арктической зоне, можно ожидать, что Северный широтный ход будет построен. Вопрос в том, когда.

– Вероятность реализации этой инициативы очень высока, – говорит руководитель проектов



Автомобильный участок моста через Надым Highway section of the bridge across Nadym

ООО «Морстройтехнология» Софья Каткова. Кроме того, она считает, что СШХ не станет конкурентом проекту «Белкомур», как опасаются некоторые представители бизнеса: – Я вижу синергию, а не конкуренцию. Каждый из проектов выполняет свою миссию в транспортной системе Севера. Они замечательно дополняют друг друга. При создании Северного широтного хода и участка Белкомура Карпогоры – Вендинга можно будет создать новый транспортный канал для экспорта углеводородов из Ямало-Ненецкого автономного округа через морские терминалы Архангельска, в том числе через глубоководный район (который, собственно, и нужен для больших объемов экспорта).

правителями станут «Новатэк», нефтехимический холдинг «Сибур» и структуры «Газпрома».

Больше всех от проекта выиграет Ямало-Ненецкий автономный округ, однако создание Северного широтного хода может стать катализатором развития и для других северных субъектов. Во-первых, большая стройка потребует участия множества подрядчиков, поставок оборудования и материалов, и искать их будут в непосредственной географической близости. Во-вторых, укрепление дорожной сети поможет реализации других проектов в Арктической зоне и развитию северных портов, в первую очередь порта Сабетта. Для Архангельска строительство Северного широтного хода может означать приток дополнительных грузов из Западной Сибири, причем, учитывая планы разработки месторождений, с каждым годом этот грузопоток будет увеличиваться. Таким образом, архангельский глубоководный порт сможет принимать железнодорожные грузы не только с юга, но и с востока.

Планируется, что основную номенклатуру грузов, перевозимых по Северному широтному ходу, составят углеводороды и продукты газо- и нефтепереработки
It is planned that freights for shipping via the Northern Latitudinal Railway will mostly be hydrocarbons and refined petroleum products

Восток – Запад

Планируется, что основную номенклатуру грузов, перевозимых по Северному широтному ходу, составят углеводороды и продукты газо- и нефтепереработки. В перспективе к СШХ может быть подведена 173-километровая железнодорожная ветка из Сабетты для транспортировки сжиженного природного газа. Строительство Северного широтного хода позволит связать Ямал с Уралом, центральной Россией и Северо-Западом, а также значительно разгрузить Транссибирскую магистраль. В финансовом плане ОАО «Российские железные дороги» на 2018–2020 годы сказано:

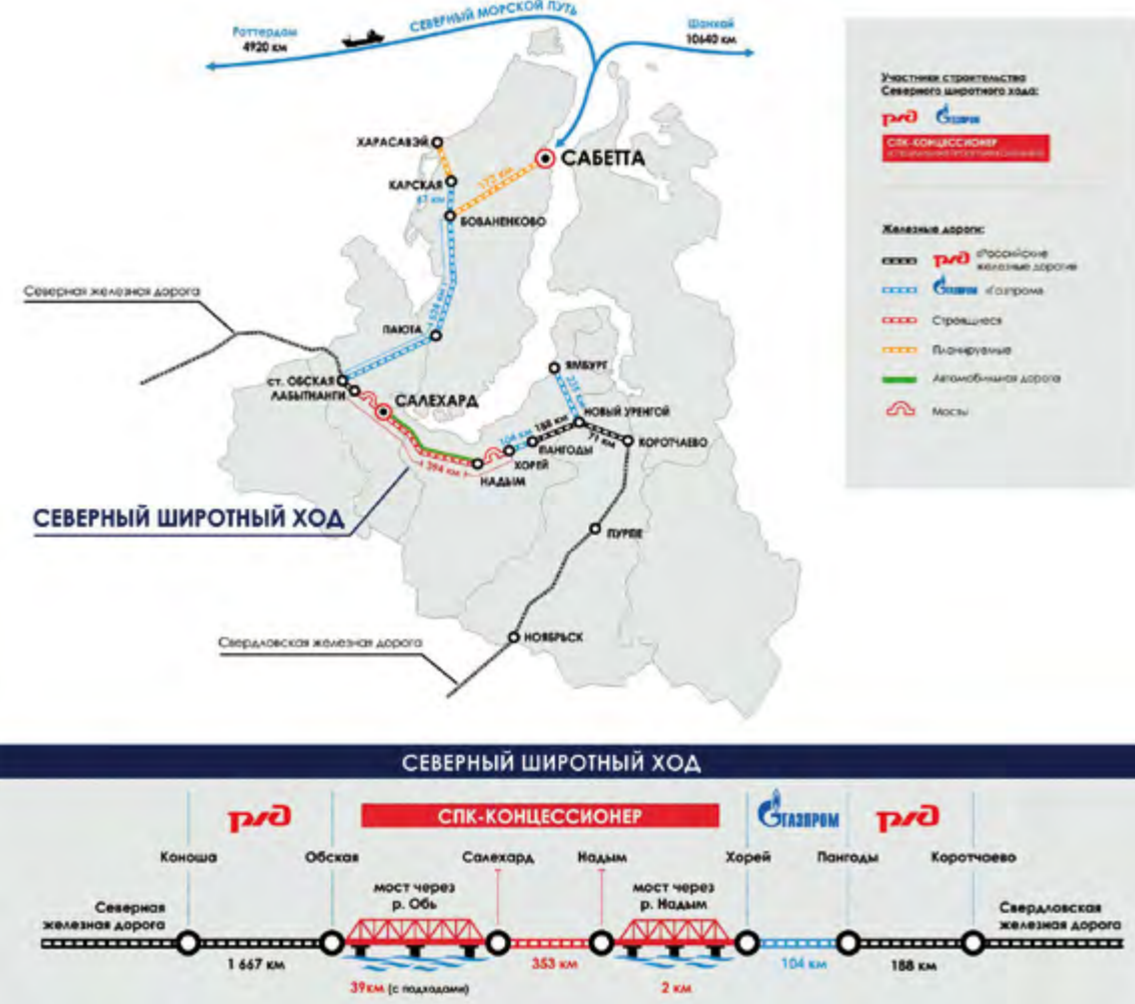
«В прогнозной грузовой базе проекта учтено 23,9 миллиона тонн грузов в год, из них 23,1 миллиона тонн – западного направления (из которых 3,1 миллиона – новые грузы, зарождающиеся в результате создания СШХ), 0,8 миллиона тонн – строительные грузы в восточном направлении. Значительная часть грузопотоков (20 миллионов тонн в 2025 году) в перспективе может быть переключена с существующих железнодорожных направлений Свердловской железной дороги на Северный широтный ход».

По данным РЖД, в 2015 году со станций северной части Уральского федерального округа было отправлено 38 миллионов тонн грузов, из них 30,5 миллионов – в западном направлении (в основном в порты Северо-Запада). К 2025 году общий объем северо-уральских грузов может вырасти до 50 миллионов тонн ежегодно. Часть этих перевозок будет перенаправлена на новую магистраль. Специалисты РЖД прогнозируют, что крупнейшими от-

Многолетние планы

Главные риски при строительстве СШХ связаны, конечно, с финансовой составляющей. Специалисты Министерства транспорта оценивают предварительную стоимость проекта в 236 миллиардов рублей. Опыт показывает, что в процессе работ смета обычно вырастает – особенно если одновременно растет курс доллара.

В конце 2017 года Минтранс прогнозировал распределение вложений между участниками проекта следующим образом: ООО «СШХ» – 113,1 миллиардов рублей, ОАО «Российские железные дороги» – 105,5 миллиардов, ПАО «Газпром» – 17,4 миллиардов. В 2018 году инвестиции должны составить 4,8 миллиарда, из них 2,7 миллиарда вложат РЖД. В 2019-м затраты вырастут уже до 10,2 миллиардов (финансирование РЖД составит половину этой суммы). Основные инвестиции – 69,7, 79,1 и 72,1 миллиарда рублей – запланированы на 2020-й, 21-й и 22-й годы. При этом в 2020–2021 годах государство должно выплатить концессионеру (ООО «СШХ») капитальный грант в размере 12,7 миллиардов рублей.



По данным системы «СПАРК-Интерфакс», 49,9% акций ООО «СШХ» принадлежат компании «КРП-Инвест» – «дочке» «Российских железных дорог». Доля в 50,1% находится в собственности ООО «УК „СШХ“», которая, в свою очередь, принадлежит частной компании «Спецтрансстрой» – ей владеет бывший заместитель министра строительства и ЖКХ Юрий Рейльян.

Согласно плану Минтранса, срок окупаемости проекта для Российской Федерации составит шесть лет, для РЖД – десять лет, а для концессионера – 29 лет. При этом в изначальном варианте проекта предусматривался капитальный грант в размере 30 миллиардов рублей, а срок окупаемости для концессионера составлял 21 год. Что касается РЖД, то срок окупаемости в десять лет может быть достигнут за счет повышенного тарифа на перевозки – по словам неназванного источника, на который ссылаются «Ведомости», именно такой вариант прорабатывается в руководстве железнодорожной монополии. Планируется, что для грузотправителей итоговая стоимость перевозок не увеличится за счет того, что транспортное плечо станет короче.

Road synergy

The resolution has been born out of Russia's Long-Term Social and Economic Development Concept; the Strategy for Social and Economic Growth in Siberia; and the National Railway Transport Strategy. Under the concession agreement, the newly constructed railway will be owned by the Russian Federation. But until 2052 the title to it and all user rights will be held by the concessionaire NLR Ltd.

The concessionaire commits “to fund, using its own resources or borrowed funds, all operations pertaining to design engineering for, and construction and operation of,” the Obskaya – Salekhard – Nadym section. Additionally, the project provides for the overhaul of Nadym – Pangody section (with the money from Gazprom) and of Konosha – Kotlas – Chum – Labytngani one (using the funds from the

Russian Railways).

Projected to stretch for some 700 kilometers from Obskaya to Korotchaevo, the Northern Latitudinal Railway will be a connection between the western and the eastern parts of Yamal-Nenets Autonomous Okrug, between the Northern Railway and Sverdlovskaya Railway. Back in 2017, Deputy Prime Minister Arkady Dvorkovich claimed, based on his appraisal of the project's tentative economic estimates, that the construction of the Northern Latitudinal Railway should be

completed before 2023. By the same token, the above mentioned resolution specifies the deadline for completion of the motor section of the bridge over the Ob River in vicinity of Salekhard, which is quarter one of 2023. As was reported by Yamal-Nenets Governor's press service, in the end of summer the shores of the Ob underwent a series of pile-bearing tests.

So, it seems that one more Northern infrastructure project is becoming a reality. And yet, given the complexity of today's economic and political situation, we should be cautiously optimistic about it. At the same time, in the context of the ever increasing (30% to 40% per year) cargo flow along the Northern Sea Route and the vast array of Arctic development projects, there are grounds to believe that the Northern Latitudinal Railway will see its completion. The question is when.

“That this initiative grows into a full-fledged project is highly probable,” says Sofia Katkova, Projects Manager at Morstroytekhlogiya. She doesn't think the NLR can ever become a competitor to Belkomur, as many businesses anticipate. “I see them creating a synergy, not competing. In the transport system of the North, they have two different missions, complementing one another perfectly. Together, the Northern Latitudinal Railway and Belkomur's Karpogory – Vendinga section can form a new transport corridor for shipping the Yamal-Nenets hydrocarbons via the sea terminals of Arkhangelsk, including the deep water port area (which is, in fact, intended for large export shipments).”

East – West

It is planned that freights for shipping via the Northern Latitudinal Railway will mostly be hydrocarbons and refined petroleum products. Theoretically, a 173-kilometer-long spur track might be added to connect the NLR with Sabetta and its liquefied natural gas. Once in place, the Northern Latitudinal Railway will be a connection between Yamal and Central and North-Western Russia, which will largely unplug the Trans-Siberian Railway. The Russian Railways' 2018–2020 financial plan reads:

“The project has a potential cargo traffic of 23.9 million ton annually, of which 23.1 million will be westbound shipments (including the 3.1 million expected to emerge once the NLR is constructed) and 0.8 million – eastbound, constructional cargoes. The NLR would largely relieve the existing railroads of the Sverdlovskaya network by receiving a hefty portion of their cargoes (up to 20 million ton in 2025).”

According to the Russian Railways, in 2015 the stations in the northern part of Ural Federal District shipped a total of 38 million tons of westbound cargo (mainly bound for the ports in North-Western Russia). By 2025, North Ural's cargo volume may increase to an annual average of 50 million ton. A part of this volume could be directed to the newly built railway. Experts at the Russian Railways assume that among the largest shippers will be Novatek, petrochemical corporation Sibur, and divisions of Gazprom.



The area that the project will benefit most is Yamal-Nenets Autonomous Okrug. At the same time, NLR is expected to push development in other northern areas. Firstly, a construction project as large as this won't do without a multitude of contractors, materials and supplies, and these will be sought in close proximity to the project. Secondly, any expansion in the road network will help other Arctic projects grow, giving load to northern ports and, in the first place, Sabetta. To Arkhangelsk, the Northern Latitudinal Railway means an increase in the cargo flow from Western Siberia, and, given the mining plans, this cargo flow will only be growing. So the deep water port of Arkhangelsk could be handling the railway cargo flows coming from both the south and the east.

Long-terms plans

The main risk faced by the NLR relates to, undoubtedly, funding. The tentative cost of NLR, estimated by the Ministry of Transport, amounts to RUR 236 billion. And practice shows that once started, projects tend to grow in price, especially if their progress is paralleled by the growth in the price of dollar.

Cited below is the Ministry of Transport's tentative distribution of the project expenditure among members, as of the end of 2017: NLR Ltd. – RUR 113.1 billion; Russian Railways – RUR 105.5 billion; Gazprom – RUR 17.4 billion. While the required investment for 2018 is estimated 4.8 billion (of which 2.7 are to come from the Russian Railways), in 2019 the cost of the pro-

ject is expected to reach 10.2 billion (with the Russian Railways to donate a half of this amount). The investments for 2020, 2021 and 2022 equal 69.7, 79.1 and 72.1 billion roubles, respectively. Concurrently in 2020–2021, the government is to pay the concessionaire (NLR Ltd.) a capital grant of 12.7 billion roubles.

According to SPARK-Interfax, 49.9% in NLR Ltd.'s share capital is owned by the Russian Railways' daughter KRP-Invest. The remaining 50.1% belongs to NLR Managing Company, owned by privately-run Spetstransstroy which, in turn, is led by former minister for construction and communal housing Yury Reilyan.

As for the project's payback period, the Ministry of Transport estimates it to be six years for the Russian Federation, ten for the Russian Railways, and 29 for the concessionaire. The original draft of the project, however, prescribes the capital grant of 30 billion roubles and the concessionaire payback period of 21 years. For the Russian Railways to attain the payback period of ten years, it has to increase its tariffs, stated the Vedomosti with reference to an unidentified source. Raising the tariffs is exactly what this railway monopoly is currently looking into. Cargo shippers, however, won't have to pay more because the transportation leg will be shorter.

Специалисты РЖД прогнозируют, что крупнейшими отправителями станут «Новатэк», нефтехимический холдинг «Сибур» и структуры «Газпрома»
Experts at the Russian Railways assume that among the largest shippers will be Novatek, petrochemical corporation Sibur, and divisions of Gazprom

Строительство Северного широтного хода позволит связать Ямал с Уралом, центральной Россией и Северо-Западом, а также значительно разгрузить Транссибирскую магистраль
Once in place, the Northern Latitudinal Railway will be a connection between Yamal and Central and North-Western Russia, which will largely unplug the Trans-Siberian Railway

