

Концепция формирования Северо-Якутской
опорной зоны социально-экономического развития
Арктической зоны Российской Федерации

Якутск, 2016 г.

Содержание

I. Обоснование необходимости формирования Северо–Якутской опорной зоны для решения задач федерального, регионального и местного значения.....	4
II. Условия формирования Северо–Якутской опорной зоны и реализации входящих в нее инвестиционных проектов	6
III. Потенциал развития Северо-Якутской опорной зоны	10
3.1. Научно-исследовательский потенциал Арктической зоны Российской Федерации	13
3.2. Анабарская территория комплексного развития	13
3.3. Приленская территория комплексного развития.....	15
3.4. Янская территория комплексного развития	16
3.5. Индигирская территория комплексного развития.....	18
3.6. Проекты Колымской территории комплексного развития, обеспечивающие эффективное формирование Чаун-Билибинского энергоузла, входящего в Чукотскую опорную зону	18
IV. Сдерживающие факторы развития Северо-Якутской опорной зоны	20
V. Системообразующие проекты Северо-Якутской опорной зоны.....	22
5.1. Комплексный инвестиционный проект «Модернизация флота и строительство судов для обеспечения грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском бассейне. Строительство высокотехнологичной Жатайской судовой верфи на базе реконструкции и модернизации Жатайского судостроительно-судоремонтного завода».....	22
5.2. Реконструкция и модернизация морского порта Тикси	26
VI. Необходимые меры государственной поддержки.....	27
VII. Ожидаемые результаты формирования Северо-Якутской опорной зоны.....	29
7.1. Прогнозный анализ социально-экономических последствий формирования Северо-Якутской опорной зоны	29
7.2. Оценка потребности в привлечении работников в Северо-Якутскую опорную зону	32
7.3. Прогноз экологических рисков в связи с формированием и обеспечением функционирования Северо-Якутской опорной зоны	33

7.4. Оценка изменений объемов и направлений грузопотоков в связи с формированием и обеспечением функционирования Северо-Якутской опорной зоны	34
7.5. Оценка изменения потребления энергоресурсов и потребности в развитии энергетической системы в связи с формированием и обеспечением функционирования Северо-Якутской опорной зоны	35
7.6. Оценка потребностей в технологиях и технических средствах, необходимых для формирования и обеспечения функционирования Северо-Якутской опорной зоны.....	38
7.7. Порядок, объемы и источники финансирования строительства, реконструкции и эксплуатации объектов инфраструктуры Северо-Якутской опорной зоны за счет средств бюджетов бюджетной системы Российской Федерации и внебюджетных источников финансирования	39
VIII. Необходимые меры господдержки и вопросы, требующие решения на государственном уровне	40
Приложение 1. Инвестиционные проекты, предусмотренные Государственными программами и Федеральными целевыми программами Российской Федерации	43
Приложение 2. Маятский Алмазный МСЦ	45
Приложение 3. Верхне-Мунский алмазный МСЦ.....	46
Приложение 4. Томторский МСЦ редкоземельных металлов	47
Приложение 5. Западно-Анабарский нефтяной МСЦ	49
Приложение 6. Алмазный МСЦ Молодо	50
Приложение 7. МСПК «Усть-Яна»	51
Приложение 8. Угольный МСЦ Зырянский.....	53

I. Обоснование необходимости формирования Северо–Якутской опорной зоны для решения задач федерального, регионального и местного значения

Президентом России утверждены Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике (2008 г.), Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года (2013 г.), определены сухопутные территории Арктической зоны РФ (2014 г.).

Разрабатывается проект федерального закона «Об Арктической зоне Российской Федерации».

В то же время, в связи с геополитическими процессами и негативным изменением глобальной финансовой конъюнктуры последних лет, жизненно важной и приоритетной задачей становится разработка системы конкретных и реальных мер государственной поддержки долгосрочного и устойчивого развития Арктической зоны Российской Федерации.

Предложенный Минэкономразвития России подход по формированию «Опорных зон развития в Арктике», который был одобрен на заседании президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики (9 марта 2016 года, г. Мурманск), позволяет обеспечить непосредственную взаимоувязку государственной поддержки по ключевым объектам инфраструктуры с реализацией конкретных приоритетных проектов.

Данный подход должен стать основным механизмом реализации государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года и дальнейшую перспективу».

На территории Республики Саха (Якутия) планируется сформировать Северо-Якутскую опорную зону социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации (далее – Северо-Якутская опорная зона).

При формировании Северо-Якутской опорной зоны были применены следующие подходы:

– Комплексный подход к развитию территорий: концентрация усилий государства на реализации приоритетных системообразующих проектов, стимулирование создания объектов-локомотивов, позволяющих получить наибольший мультипликативный эффект для социально-экономического развития Северо-Якутской опорной зоны (бюджетирование, ориентированное на результат);

– «Бассейновый» подход к формированию территорий комплексного развития Северо-Якутской опорной зоны по бассейнам судоходных рек, обусловленный безальтернативностью внутреннего водного транспорта, полной зависимостью от «Северного» завоза и связью всех арктических и северных территорий Республики Саха (Якутия) через внутренние водные пути с Северным морским путем;

– Использование наилучших доступных технологий, последних достижений науки и техники для эффективного ведения бизнеса и обеспечения комфортных условий проживания в Арктике;

– Экосистемный подход к социально-экономическому развитию Северо-Якутской опорной зоны.

Цель формирования Северо-Якутской опорной зоны - стимулирование повышения эффективности и диверсификации экономики Арктической зоны, ориентированное на развитие Северного морского пути, путем комплексного развития арктических и северных территорий Республики Саха (Якутия).

Задачи формирования Северо-Якутской опорной зоны:

1. Рациональное природопользование (ресурсная экономика);
2. Комплексное развитие инфраструктуры;
3. Стимулирование оптимизации размещения трудовых и производственных ресурсов в Арктике в точках гарантированного экономического роста. Мультипликативный эффект от ускоренного развития инвестиционных проектов с максимальным экономическим потенциалом позволит развивать близлежащие исторически сложившиеся поселения;
4. Снижение негативного воздействия «тирании огромного пространства».

Внутренний водный транспорт, даже в перспективе до 2050 года, является безальтернативным для грузоперевозок в арктических (Анабарский, Булунский, Усть-Янский, Аллаиховский, Нижнеколымский) и северных (Оленекский, Жиганский, Верхоянский, Эвено-Бытантайский, Абыйский, Момский, Среднеколымский, Верхнеколымский) районах (улусах) Республики Саха (Якутия).

В этой связи, в качестве каркаса комплексного развития территории Северо-Якутской опорной зоны определена транспортная инфраструктура на основе единой системы Северного морского пути и внутренних водных путей судоходных рек Ленского бассейна.

Таким образом, Северо-Якутская опорная зона включает: Анабарскую (река Анабар, Анабарский, Оленекский районы); Приленскую (река Лена, Булунский, Жиганский районы); Янскую (река Яна, Усть-Янский, Верхоянский, Эвено-Бытантайский районы) и Индигирскую (река Индигирка, Аллаиховский, Абыйский, Момский районы) территории комплексного развития. Кроме того, в Концепции формирования Северо-Якутской опорной зоны также должны быть предусмотрены проекты Колымской территории комплексного развития (река Колыма, Нижнеколымский, Среднеколымский, Верхнеколымский районы), обеспечивающие эффективное формирование Чаун-Билибинского энергоузла, входящего в Чукотскую опорную зону, но расположенные на арктических и северных территориях Якутии.

Межрегиональные эффекты формируемой Северо-Якутской опорной зоны будут влиять на развитие «тяготеющих к ней территорий» соседних с Якутией субъектов Российской Федерации (северо-восток Красноярского

края, северо-запад Чукотского автономного округа, восток Магаданской области), «завязанных» на Северный морской путь, и хозяйственная деятельность которых прямо или косвенно зависит от состояния и развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта Северо-Якутской опорной зоны.

Комплексный подход будет также обеспечиваться включением в план мероприятий по формированию Северо-Якутской опорной зоны необходимых научных исследований, мероприятий по сохранению традиционных видов деятельности коренных малочисленных народов Севера, развитию малого и среднего предпринимательства в сфере производства продовольствия, других видов местной продукции, товаров и услуг, востребованных на этапе строительства и эксплуатации вновь создаваемых в Арктике производств, а также иных вспомогательных видов экономической деятельности.

II. Условия формирования Северо–Якутской опорной зоны и реализации входящих в нее инвестиционных проектов

Демография

На арктическую и северную Якутию приходится более половины территории Республики Саха (Якутия) (52,2%). В этих арктических и северных районах (улусах) Якутии расположены 119 населенных пунктов (в т.ч., 90 н. п. – свыше 50 человек, 29 н. п. – менее 50 человек), где по состоянию на январь 2016 г. проживает всего 7% населения региона (68 557 человек).

При этом население арктических и северных улусов (районов), включенных в состав формируемой Северо-Якутской опорной зоны в 2016 году сократилось более чем в два раза в сравнении с 1990 годом (148 286 человек). Негативная тенденция в целом сохраняется. Численность населения сокращается за счет миграционного оттока трудоспособного населения, но сохраняется устойчивый естественный прирост населения, за счет увеличения рождаемости. Сохраняется высокий уровень смертности.

Вместе с тем, отмечается сохранение и даже незначительный прирост в исторически сложившихся населенных пунктах коренных малочисленных народов Севера, специализирующихся на традиционных видах деятельности (например, Эвено-Бытантайский район: 1990 г. – 2 751 человек, 2016 г. – 2 778 человек).

Численность коренных малочисленных народов Севера - 20 тыс. человек, или более половины общего числа КМНС, проживающих в Якутии.

Численность экономически активного населения по итогам 1 полугодия 2016 г. составила 35 668 человек или 52%, количество безработных граждан - 3 012 человек.

Кризисное состояние традиционных отраслей хозяйства привело к обострению социальных проблем. За первое полугодие 2016 года уровень

безработицы на 1,2 п.п. превышал средний показатель по Республике Саха (Якутия) (по России — 5,7% апрель-июнь 2016 г.) и составил в среднем 8,4% по всем 13 муниципальным районам.

Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников в арктических и северных районах в 2015 году составила 50 482 рублей (РС (Я) – 54 631 рублей, РФ – 34 030 рублей). Низкий уровень заработной платы в отрасли оленеводства (17 327 рублей) и рыболовства (15 808 рублей).

Одной из наиболее острых проблем районов Арктической зоны республики остаётся дефицит квалифицированных кадров. Наибольшая потребность в специалистах отмечается в сфере здравоохранения – 25% и образования – 22%, отмечается дефицит специалистов инженерно-технической специальности – 32%.

Перспективы роста кадрового потенциала связаны с решением общегосударственной задачи формирования рациональной структуры расселения населения Арктики, комбинации вахтового метода и заселения территории.

Бюджетная обеспеченность

Все северные и арктические улусы (районы) являются дотационными. Доля налоговых и неналоговых доходов по 13 северным и арктическим улусам (районам) в среднем составила 10% от общего объема доходной части местных бюджетов (за исключением субсидий, субвенций и иных межбюджетных трансфертов).

При этом, доля налоговых и неналоговых доходов по Анабарскому улусу (району) составляет 40,5%, что обеспечивается производственной деятельностью АО «Алмазы Анабара».

Транспортная инфраструктура

Развитие Северо-Якутской опорной зоны зависит от эффективности работы действующей транспортной системы. Это связано, прежде всего, с огромной территорией, неравномерным хозяйственным освоением и системой расселения.

Арктическая транспортная система Республики Саха (Якутия) - это комплекс транспортных средств, в том числе судов речного и смешанного «река-море» плавания, авиации, автомобильного транспорта и береговой инфраструктуры, обеспечивающих транспортную деятельность в арктической зоне.

Арктические и северные районы Республики зависят от Северного морского пути, включающего в себя не только морские акватории, служащие преимущественно транзитными путями, но и порты в низовьях северных рек, где производится погрузка-разгрузка судов. Районы объединены между собой по бассейновому принципу, который исторически создан транспортной логистикой и привязан к пяти северным рекам Анабар, Лена, Яна, Индигирка, Оленек, которые впадают в арктические морские акватории и являются артериями Северного морского пути.

Северный морской путь - единая национальная транспортная магистраль в Арктике, объединяющая региональные транспортные подсистемы Севера европейской части Российской Федерации, Сибири и Дальнего Востока. Северный морской путь, река Лена, арктические реки являются опорной транспортной сетью Республики Саха (Якутия).

В Ленском бассейне эксплуатируется 21,7 тыс. км водных путей, судоходство осуществляется на 11 тыс. км, 90% из которых – с гарантированными габаритами. В границах республики Северный морской путь имеет протяженность 2,4 тыс. км и является соединительным звеном и продолжением внутренних водных путей, в совокупности с которыми он образует единую арктическую транспортную систему.

Ежегодно для нужд Республики Саха (Якутия) в период навигации завозится порядка 3 млн. т грузов (~2,8 млрд. тонно-км), из них 1,5 млн. т (~1,8 млрд. тонно-км) жизнеобеспечивающих грузов, из которых 350-400 тыс. тонн (~0,9 млрд. тонно-км) – для арктических районов. Учитывая труднодоступность населенных пунктов, внутренний водный транспорт является безальтернативным видом транспорта по перевозке грузов в Арктическую зону Республики Саха (Якутия).

В завозе грузов в навигацию ежегодно задействовано более 700 ед. судов. Основными перевозчиками являются ОАО «ЛОРП», ООО СК «Виллой», ООО «Янское речное пароходство», КП РС (Я) «Арктическая транспортная компания». Основным региональным перевозчиком и собственником судов класса «река-море» является ОАО «ЛОРП», в составе которого имеется 309 единиц флота, в том числе 78 нефтеналивных судов с грузоподъемностью 141 тыс. т. В период навигации эксплуатируется 66 судов класса «река-море». Средний возраст судов, эксплуатируемых в Ленском бассейне, составляет 34,6 лет, при нормативе 25 лет.

Основными портами, осуществляющие погрузочно-разгрузочные работы грузов для арктических районов республики, являются Морской порт Тикси и Зеленомысский речной порт (р. Колыма, пос. Черский)

При возобновлении добычи олова и других полезных ископаемых в Усть-Янском районе появится потребность в восстановлении портовой инфраструктуры в п. Нижнеянск (р. Яна).

В Арктических районах республики основным видом дорожного полотна являются автозимники, что подтверждается данными – из общей протяженности дорог общего пользования 13,2 тыс. км лишь 6,3% дороги с твердым покрытием, более 90% это сезонные дороги. Автозимники регионального и местного значения сформированы внутри каждой территории комплексного развития¹. Если в Мурманской области

¹ Автозимник Удачный - Юрюнг-Хая проходит по Оленекскому и Анабарскому районам; п. Тикси соединен с Усть-Янским и Эвено-Бытантайским районами; с. Жиганск соединено с Виллойским, Оленекским, Эвено-Бытантайским районами; соединены Усть-Янский, Верхоянский, Абыйский и Булунский районы; с. Батагай-Альта соединено с Верхоянским, Жиганским, Булунским, Кобяйским районами; п. Чокурдах имеет связь с Абыйским районом; п. Белая Гора связан с Аллаиховским, Момским, Усть-Янским и Среднеколымским районами.

обеспеченность автомобильными дорогами общего пользования составляет 24 км на 1000 кв. км, в Архангельской области – 47 км, в Республике Саха (Якутия) – только 9 км, при средней плотности дорог в Российской Федерации 80 км на 1000 кв. км.

Воздушное сообщение также сформировано, в основном, по бассейновому принципу, межрайонные, внутрирайонные перевозки осуществляются с ближайших мест базирования воздушных судов. На территории формируемой Северо-Якутской опорной зоны расположены 10 аэропортов и аэродромов регионального и 1 аэропорт федерального значения Тикси, освоены и внедрены новые типы региональной авиатехники – SSJ-100, Pilatus-PC6, Tundra Da-40, Bombardier Q400/300. Острой проблемой остается отсутствие на рынке авиатехники самолетов, пригодных к эксплуатации в районах Крайнего Севера.

Энергетическая инфраструктура

В Северо-Якутской опорной зоне размещены 83 дизельных электростанций установленной мощностью 153,4 МВт, с годовым расходом 55,4 тыс. т дизельного топлива.

Годовая выработка электроэнергии составляет порядка 199,9 млн. кВт.ч. Затраты на дизельную энергетику значительны, себестоимость кВт.ч электроэнергии составляет в среднем 35,8 рублей, по отдельным населенным пунктам опорной зоны достигает 80 рублей. Энергетическая система характеризуется высоким износом основных фондов, высокой себестоимостью генерации и транспортировки электроэнергии.

В п. Батагай Верхоянского района построена солнечная электростанция мощностью 1 МВт (крупнейшая в мире за Полярным кругом), в эксплуатации еще 4 солнечных электростанции суммарной мощности 95 кВт (в Верхоянском, Оленекском, Абыйском и Эвено-Бытантайском районах). Объем перекрестного субсидирования по 13 арктическим и северным районам составляет 5 256,1 млн. руб. в год.

Сложные погодные условия, значительные затраты на поддержание стабильной и безаварийной работы жилищно-коммунального комплекса, неразвитость транспортной инфраструктуры предопределили объективно высокий уровень тарифов на услуги ЖКХ. Снижение этой нагрузки на население обеспечивается за счет субсидий из бюджета.

Информационно-коммуникационная инфраструктура

Из 119 населенных пунктов в 13 арктических и северных районах Якутии, 89 населенных пунктов имеют доступ к сети Интернет. При этом доля населения, имеющего возможность доступа к сети Интернет, составляет 99,5% от общей численности населения данных районов.

В зоне охвата сотовой связью находятся 69 населенных пунктов, или 93,2% населения.

III. Потенциал развития Северо-Якутской опорной зоны

Место экономики Арктической зоны Республики Саха (Якутия) в глобальной системе разделения труда определяет освоение широкого спектра перспективных месторождений остродефицитных и стратегически важных видов сырья материковой части и континентального шельфа моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря: нефти, газа, угля, руд черных, цветных и редкоземельных металлов.

Вместе с тем, в настоящее время у большинства компаний-недропользователей, планирующих осуществлять свою деятельность на территории Северо-Якутской опорной зоны, отсутствуют бизнес-планы инвестиционных проектов.

Компании-недропользователи, имеющие лицензии на право поиска, разведки и добычи полезных ископаемых, по итогам проведения геологоразведочных работ и постановки запасов полезных ископаемых на госбаланс, приступят к разработке бизнес-планов (финансовых моделей) проектов и долгосрочных планов развития компаний.

Для представления полной картины о минерально-сырьевой базе Северо-Якутской опорной зоны и для оценки перспектив ее освоения и получения максимальных синергетических эффектов и мультипликаторов, в Концепции рассмотрены все проекты в сфере недропользования, как уже реализуемые компаниями-недропользователями (проекты освоения месторождений и проекты на поисковой стадии на лицензионных участках с прогнозными ресурсами), так и перспективными (месторождения в нераспределенном фонде недр).

Шельф и материковая часть Северо-Якутской опорной зоны, перспективы на углеводородное сырье. На территории арктических и северных районов Республики Саха (Якутия) расположены перспективные на углеводородное сырье площади шельфа моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря, Прончищевская площадь на территории Оленекского района, впадины приустьевых частей рек Колымы, Индигирки и Яны, а также крупная межгорная Индигиро-Зырянская впадина.

Геологическое изучение шельфовых территорий арктических морей и прилегающих районов континентальной суши, арктические территории Республики Саха (Якутия) оцениваются как потенциально нефтегазоносные, с высоким прогнозным углеводородным потенциалом. О возможной нефтегазоносности недр свидетельствуют многочисленные проявления углеводородов, установленные на континенте на площадях, прилегающих к шельфу моря Лаптевых. Притоки нефти (до 15 куб. м /сут.), получены в отдельных скважинах на Южно-Тигянской и других площадях.

По оценке Минприроды России, прогнозные ресурсы шельфа моря Лаптевых, принятые с понижающим коэффициентом в связи со слабой геолого-геофизической изученностью территории и полным отсутствием глубокого бурения, составляют 5 млрд т условных углеводородов (УУВ) с равным соотношением нефти и газа. Прогнозный углеводородный потенциал

шельфа Восточно-Сибирского моря оценивается более высоко — свыше 9 млрд т. УВВ с соотношением ресурсов нефти и газа как 1:2.

На северо-западе материковой территории Арктической зоны Республики Саха (Якутия) имеются площади, перспективные для добычи тяжелой нефти и битумов. В пределах Анабаро-Хатангской седловины еще в 40-х годах прошлого века была установлена залежь тяжелой нефти на полуострове Юрюнг-Тумус на глубине 90-120 м. В пределах юго-восточного склона Анабарской антеклизы также широко распространены битумопроявления.

Коммерческий интерес могут представлять Силигир-Мархинское поле, суммарные запасы которого на глубину до 100 м оцениваются в 2 млрд. тонн УУВ; крупнейшее в России Оленекское месторождение битумов, где площадь выходов на дневную поверхность битумонасыщенных пород оценивается в 4800 кв. км, а содержание битума в пермских песчаниках колеблется от десятых долей процента до 10%.

ОАО НК «Роснефть» на арктической территории Якутии владеет лицензиями на геологическое изучение, поиск и разведку на «Анисинско-Новосибирский», «Усть-Оленекский», «Усть-Ленский» участки континентального шельфа, перспективные на углеводородное сырье.

Золото. В 10 из 13 арктических и северных районов, учтено 213 месторождений золота с запасами свыше 285 тонн металла, из них 184 — россыпных. В нераспределенном фонде находится 181 месторождение золота с запасами свыше 250 тонн. Основные промышленные запасы и прогнозные ресурсы рудного и россыпного золота, составляющие до 20% запасов золота Российской Федерации, сосредоточены в Верхояно-Колымской и Колымо-Омолонской металлогенических провинциях.

Алмазы. В арктических районах Республики Саха (Якутия) учитываются 22 месторождения алмазов, в том числе 18 месторождений коренных алмазов, 4 – россыпных. В нераспределенном фонде находятся 7 месторождений.

Минерально-сырьевая база алмазов требует восполнения путем увеличения научно-прогностических, поисковых и других видов геологоразведочных работ, развития и совершенствования технологии поисков.

Олово. Якутия относится к важнейшим сырьевым регионам страны по олову. В пределах Якутской оловоносной провинции, в 13 коренных и 37 россыпных месторождениях сосредоточено около 37 % разведанных запасов олова и 30 % прогнозных ресурсов Российской Федерации.

Общий потенциал россыпного олова шельфа России сосредоточен в крупной Восточно-арктической оловоносной провинции, включающей оловоносные районы на территориях Республики Саха (Якутия) и Чукотского автономного округа.

Сурьма и вольфрам. В Верхоянском районе на двух месторождениях учитываются запасы сурьмы в объеме 90 тыс. тонн.

В Аллаиховском, Верхоянском, Усть-Янском районах имеются 20 месторождений вольфрама с суммарными запасами около 60 тыс.т. В Верхоянском районе — месторождение свинца с запасами 280 тыс.т.

Редкоземельные металлы. В Оленекском районе расположено богатейшее редкометальное месторождение, содержащее ниобий, иттрий, скандий и большую группу редкоземельных элементов (лантан, церий, неодим, празеодим, самарий, европий), в концентрации, значительно превышающей содержание в рудах самых богатых месторождениях мира. Прогнозные ресурсы составляют 154 млн т. руды.

На территории Усть-Янского района расположена золото-редкометальная россыпь (Куларский рудно-россыпной район), которая представлена техногенными галле-эфельными отвалами рыхлых пород, содержащих золото и уникальный редкоземельный минерал — куларит.

Угли. В арктических районах Якутии расположены 18 угольных месторождениях с учтенными балансовыми запасами свыше 670 млн. тонн, из них 16 месторождений (свыше 300 млн. т) - в нераспределенном фонде.

Для комплексного развития арктических и северных территорий Республики Саха (Якутия), а также снижения негативного влияния «тирании огромного пространства», необходимо в первоочередном порядке стимулировать реализацию инвестиционных проектов по освоению не только месторождений углеводородов, но и «якорных» объектов на суше: крупных и уникальных месторождений алмазов, золота, цветных и редкоземельных металлов на материковой части формируемой Северо-Якутской опорной зоны.

В целях разработки эффективной транспортно-логистической схемы, организации добычи и глубокой переработки сырья предполагается формирование на территории Арктической зоны Республики Саха (Якутия) нескольких минерально-сырьевых центров с учетом строительства производственных объектов и объектов инфраструктуры.

Минерально-сырьевые центры (МСЦ) - совокупность разрабатываемых и планируемых к освоению месторождений и перспективных площадей, связанных общей существующей и планируемой инфраструктурой и имеющих единый пункт отгрузки добываемого сырья или продуктов его обогащения в федеральную или региональную транспортную систему (железнодорожный, трубопроводный, морской и речной транспорт) для доставки потребителям.

Разделение МСЦ на территории Арктической зоны Республики Саха (Якутия) будет производиться по признаку добываемого полезного ископаемого, кроме МСПК «Усть-Яна», который включает в себя месторождения различных видов полезных ископаемых, расположенных в одной минерагенической провинции и имеющих общую транспортно-логистическую схему завоза и вывоза грузов.

3.1. Научно-исследовательский потенциал Арктической зоны Российской Федерации

Район п. Тикси в силу своего географического положения, является уникальным местом для проведения наблюдений за изменением климата и устойчивого развития Арктики. Здесь функционируют пять постоянно действующих научно-исследовательских станций, ежегодно только в районе Тикси проводится до 15 российских и международных экспедиций. Научно-исследовательская станция на о. Самойловский в дельте р. Лена создана в 2013 г. по прямому поручению Президента Российской Федерации В.В. Путина. Проводятся комплексные исследования арктической зоны в области гидрологии, гидробиологии, геоморфологии, почвоведения, мерзлотоведения, климатических изменений, экологии; здесь же расположена биологическая станция «Лена-Норденшельд», кроме того в п. Тикси ведут работу Сейсмическая станция геофизической службы, Полярная геокосмофизическая обсерватория СО РАН.

В пос. Тикси (Булунский район) планируется создание Международного центра научных исследований Арктики на базе ресурсов Академии наук РС (Я) и Якутского научного центра СО РАН для комплексного изучения природной среды в Восточном секторе Российской Арктики, в целях сбора и анализа данных о природных процессах, ресурсном потенциале и социально-экономических тенденциях региона для определения стратегии его оптимального развития по направлениям: ресурсы шельфа, глобальное потепление, Северный морской путь, атмосфера и гидросфера, энергетика, гуманитарные исследования.

Общий объем финансирования – 1 500,0 млн. рублей.

Подготовка кадров осуществляется в Северо-Восточном федеральном университете им. М.К. Аммосова, который ведет работу по 414 основным образовательным программам и является центром консолидации образования, науки инноваций, образовательных организаций среднего профессионального образования Республики Саха (Якутия).

3.2. Анабарская территория комплексного развития

ООО «Анабарнефтегаз» имея лицензию с целью геологического изучения, разведки и добычи УВС уже проводит геологоразведочные работы на перспективном Западно-Анабарском лицензионном участке Лено-Анабарской нефтегазоносной области (НГО) и прилегающих к ней частям Анабарской и Предверхоаянской НГО, расположенных на территории Анабарского района (улуса).

В период с 2020 по 2024 ООО «Анабарнефтегаз» планирует геологическое изучение и промышленное освоение Западно-Анабарского месторождения нефти. Стоимость работ оценивается в 7,3 млрд. рублей.

На территории Анабарского района ведет добычу алмазов из россыпных месторождений АО «Алмазы Анабара», дочернее общество АК

«АЛРОСА» ПАО. За период с 2016 по 2023 годы предприятие планирует инвестировать 17,3 млрд. рублей на капитальное строительство и приобретение оборудования для выполнения собственных объёмов горных работ и объёмов работ по освоению россыпных месторождений алмазов.

На территории Оленекского улуса Республики Саха (Якутия) ООО «ТриАрк Майнинг» (дочерняя компания ООО «Ростех-Глобальные Ресурсы»), начата реализация проекта по освоению уникального редкоземельного месторождения Томтор, содержащее ниобий, иттрий, скандий и большую группу редкоземельных элементов, которые значительно превышают концентрации в рудах самых богатых месторождений мира.

Общая стоимость проекта составляет 27,8 млрд. рублей, из которых 16,6 млрд. рублей планируется привлечь из федерального бюджета и направить на создание необходимой инфраструктуры, в том числе на строительство ДЭС Томтор.

На Анабарской территории комплексного развития действуют алмазные МСЦ Маятский и Верхне-Мунский (приложение 2,3). Планируется создание минерально-сырьевого центра «Томтор» (приложение 4).

Западно-Анабарское месторождение сформирует нефтяной МСЦ - первый углеводородный проект Арктической зоны Республики Саха (Якутия) (приложение 5).

Там же, в Оленекском улусе, АК «АЛРОСА» ПАО приступила к освоению Верхне-Мунского месторождения алмазов. По итогам отбора инвестиционных проектов, планируемых к реализации на территориях Дальнего Востока и Байкальского региона (постановление Правительства РФ от 16.10.2014 г. №1055), для повышения эффективности реализации данного инвестиционного проекта, в качестве мер государственной поддержки предусмотрена субсидия в 2018 г. в размере 8,5 млрд. рублей на строительство технологического проезда к месторождению от п. Удачный. Общая стоимость проекта, реализуемого в период с 2015 по 2020 годы, оценивается в 63 млрд. рублей.

Таким образом, на Анабарской территории комплексного развития в настоящее время ведется подготовка и реализация **4 якорных проектов** на общую сумму 115,4 млрд. рублей.

В целях поддержки традиционных видов деятельности коренных малочисленных народов Севера и сохранения уникальной экосистемы Арктики, а также для обеспечения качественными продовольственными товарами населения и вахтовых работников, привлекаемых для реализации инвестиционных проектов, планируется строительство 1 оленеводческой базы и 1 модульной рыбопромысловой базы, приобретение 1 модульного убойного цеха с оказанием мер господдержки за счет средств государственного бюджета Якутии на сумму 32,1 млн. рублей.

Для обеспечения надежного круглогодичного воздушного сообщения, жизненно необходимого в экстренных условиях Арктики, с 2024 по 2028 годы планируется реконструкция 3 аэропортов – Саскылах, Оленек,

Полярный, находящихся в собственности ФКП «Аэропорты Севера», на сумму 13,2 млрд. рублей за счет средств федерального бюджета.

В соответствии с долгосрочной программой оптимизации локальной энергетики Республики Саха (Якутия) на 2016-2025 годы планируется строительство пяти ДЭС общей стоимостью 1,2 млрд. рублей.

Реализация вышеуказанных ключевых «якорных» проектов позволит создать необходимую транспортную инфраструктуру, что снизит негативные факторы на огромной территории и позволит комфортные условия для размещения трудовых и производственных ресурсов в точках гарантированного экономического роста – селах Саскылах и Оленек.

Кроме того, реализация якорных проектов позволит увеличить объемы грузов, которые, в связи с безальтернативностью водного транспорта, будут перевезены по Северному морскому пути. При этом, вся необходимая портовая инфраструктура должна модернизироваться и реконструироваться с привлечением компаний-недропользователей.

3.3. Приленская территория комплексного развития

Река Лена является главной транспортной артерией Якутии, связывающей её районы с федеральной транспортной инфраструктурой; по ней производится основная часть «северного завоза». Ее роль будет возрастать по мере реализации инвестиционных проектов. Именно по р. Лена будут перевозиться как входящие грузы, необходимые на инвестиционном и на эксплуатационном этапе их реализации, так и продукция этих проектов (помимо перевозок по СМП).

В рамках разработки Томторского месторождения редкоземельных металлов компанией ООО «Восток Инжиниринг» планируется создание погрузочно-разгрузочного терминала мощностью 180 тыс. т. для транспортировки руд РЗМ по автозимнику с участка «Буранный» месторождения Томтор до пристани Приленск на левом берегу р. Лена с дальнейшей перевалкой на сухогрузные баржи и перевозкой внутренним водным транспортом вверх по р. Лена до специально организуемой пристани с перевалкой на железнодорожный транспорт в районе ст. Кердем.

Действует Алмазный МСЦ Молодо. (приложение б).

В Приленской территории комплексного развития в настоящее время ведется подготовка и реализация **1 якорного проекта** - создание в Дальневосточном федеральном округе нового международного транспортного коридора на основе Якутского индустриального транспортно-логистического узла, интегрированного с железными и автомобильными дорогами, внутренними водными путями и Северным морским путем через морской порт Тикси, **содержащего в себе 4 инвестиционных проекта** на общую сумму 7,2 млрд. рублей.

Кроме того, планируется строительство 1 оленеводческой базы и 1 модульной рыбопромысловой базы, приобретение 1 модульного убойного цеха на сумму 44,6 млн. рублей.

В период с 2017 по 2020 годы планируется реконструкция 2 аэропортов ФКП «Аэропорты Севера» – Жиганск, Тикси, на сумму 1,1 млрд. рублей за счет средств федерального бюджета.

В соответствии с долгосрочной программой оптимизации локальной энергетики Республики Саха (Якутия) на 2018-2030 годы планируется строительство 12 ДЭС общей стоимостью 2,9 млрд. рублей.

3.4. Янская территория комплексного развития

Минерально-сырьевая база Янской территории представлена многими десятками месторождений полезных ископаемых: драгоценных, полудрагоценных, цветных и редких металлов и редкоземельных элементов, подавляющее большинство из которых отнесено к остродефицитным и стратегическим видам сырья.

В Усть-Янском районе приступили к подготовительным и геологоразведочным работам компании-недропользователи: ОАО «Янолово», ЗАО ГОК «Депутатский» и подана заявка в Роснедра по проведению аукциона на передачу в недропользование месторождения олова Чурпунья.

В нераспределенном фонде недр - золоторудное месторождение «Кючус» - Проект-локомотив для освоения других перспективных месторождений Усть-Янского района. Балансовые запасы – 175 тыс. тонн. Месторождение является участком недр федерального значения. Именно освоение золоторудного месторождения «Кючус» позволит сформировать энергетическую и транспортно-логистическую инфраструктуру, которая может быть также использована и поэтапно развита для освоения других месторождений не только Усть-Янского, но и Верхоянского районов.

На территории Усть-Янского района расположен Куларский рудно-россыпной район редкоземельных металлов, который по составу и содержанию среднетяжелых элементов редких металлов превосходит большинство отечественных месторождений, и совместно с Томторским месторождением взаимно дополняют практически весь спектр остродефицитных редких металлов.

Золото-редкометалльная россыпь Центральная Нижняя Куларского рудно-россыпного района (нераспределенный фонд), представлена техногенными галле-эфельными отвалами рыхлых пород, содержащих золото и около 5 тыс.т уникального редкоземельного минерала — куларита. Среднее содержание куларита - 1,64 кг./куб. м., но содержание куларита в отвалах достигает до 5 кг./куб.м.

Куларский рудно-россыпной район обладает также значительным потенциалом россыпной золотоносности, в его пределах имеются разведанные россыпные месторождения (руч. Бургуат, руч. Аччыгый-Кумах-Юряге и др), техногенные образования Куларского ГОКа, а также мелкие рудные объекты (Мастах, Эмись, Емельяновская и др). В техногенных отвалах Куларского золотоносного района ресурсы золота оцениваются более 5 т.

Все запасы олова Якутии сосредоточены в Усть-Янском районе на месторождениях: «Депутатское», «Одинокое», «руч. Тирехтях», «Чурпунья», «Чокурдахское» и др.

В распределенном фонде находятся «Депутатское» коренное месторождение олова (запасы олова 256 тыс. т, подземный вид добычи) и россыпное месторождение «ручей Тирехтях» (запасы 74 тыс.т, открытый вид добычи), на которые предоставлены лицензии на разведку и добычу ЗАО ГОК «Депутатский» и ОАО «Янолово» соответственно (на обоих ранее проводилась добыча).

В нераспределенном фонде находится ранее разрабатывавшееся месторождение Чурпунья (запасы 20,5 тыс.т).

Дальнейшее развитие добычи олова может быть связано с разработкой находящегося в нераспределенном фонде Чокурдахского (Ванькина Губа) месторождения с запасами 18,2 тыс. т. Олова (морская россыпь, подводный способ разработки). Решение о предоставлении участка недр в пользование принимается Правительством Российской Федерации. Требуется уточнения оценка влияния добычи олова на экологию моря Лаптевых и отдельные вопросы технологии добычи в условиях открытого моря и ледостава.

В рамках формируемой Северо-Якутской опорной зоны Арктической зоны Российской Федерации, и с учетом проводимой государственной политики по стимулированию импортозамещения и обеспечения национальной безопасности, в части организации добычи и глубокой переработки стратегических и остродефицитных видов сырья, планируется создание минерально-сырьевого промышленного кластера (МСПК) «Усть-Яна» (приложение 7) и включение его в создаваемую ТОСЭР «Недропользование и ресурсопереработка».

Целью МСПК «Усть-Яна» является эффективное освоение месторождений Усть-Янского района за счет комплексного развития соответствующей транспортной, энергетической и промышленной инфраструктуры с учетом перспектив организации производства по ресурсопереработке.

Развитие внутреннего водного транспорта Республики позволит обеспечить эффективное освоение перспективных месторождений «МСПК» Усть-Яна.

Мультипликатором МСПК «Усть-Яна» является Единый центр переработки сложнорудных упорных руд и концентратов упорных руд, как центр коллективного пользования недропользователями Якутии, в пос. Нижний Бестях в рамках формируемого Якутского индустриального транспортно-логистического узла.

В дальнейшем Единый центр переработки может обеспечить переработку сырья добываемых не только в МСПК «Усть-Яна» но и на всей территории Республики Саха (Якутия).

Вывоз концентратов с месторождений, расположенных на Янской территории комплексного развития, будет осуществляться внутренним

водным транспортом с депонационного пункта в Усть-Куйге до перегрузочного терминала в Нижнем Бестяхе.

С 2017 по 2027 годы планируется реконструкция 4 аэропортов ФКП «Аэропорты Севера» – Усть-Куйга, Батагай, Сакырыр, Депутатский, общей стоимостью 6,3 млрд. рублей за счет средств федерального бюджета.

В соответствии с долгосрочной программой оптимизации локальной энергетики Республики Саха (Якутия) на 2016-2030 годы планируется строительство 30 ДЭС, 1 газотурбиной электростанции и 4 солнечных электростанций, общей стоимостью 5,1 млрд. рублей.

Для сохранения традиционных видов деятельности КМНС и обеспечения достойных условий работы планируется в период с 2016 по 2019 годы приобретение 2 модульных убойных цехов и строительство 3 рыбопромысловых баз общей стоимостью 88 млн. рублей.

3.5. Индигирская территория комплексного развития

Основой развития Индигирской территории комплексного развития является сохранение традиционных видов деятельности КМНС на основе экосистемного подхода и биологических ресурсов р. Индигирка.

В этой связи планируется строительство 1 оленеводческой базы и 4 рыбопромысловых баз, приобретение 1 модульного убойного цеха в 2018 году общей стоимостью 63,9 млн. рублей.

В период с 2016 по 2028 года планируется реконструкция 3 аэропортов – Мома, Белая Гора, Чокурдах, находящихся в собственности ФКП «Аэропорты Севера», на сумму 4,1 млрд. рублей.

К строительству планируется 16 ДЭС и 4 солнечные электростанции в период с 2016 по 2030 годы общей стоимостью 2,2 млрд. рублей.

3.6. Проекты Колымской территории комплексного развития, обеспечивающие эффективное формирование Чаун-Билибинского энергоузла, входящего в Чукотскую опорную зону

По заказу РАО ЭС Востока выполнено технико-экономическое обоснование проекта обеспечения надежного функционирования изолированных энергосистем Дальнего Востока с возможностью объединения энергосистемы Магаданской области и Чаун-Билибинского энергоузла (включая поселок Черский) в связи с выводом из эксплуатации в 2019 году Билибинской АЭС.

Наиболее эффективным вариантом формирования Чаун-Билибинского узла предусматривается строительство ТЭС в п. Черский мощностью до 198 МВт, ТЭЦ 36 (24) МВт в п. Билибино.

Затраты на строительство ТЭС 198 МВт в п. Черский, демонтаж ВЛ 110 кВ Черский – Билибино и строительство двух ВЛ 110 кВ Черский – Билибино протяженностью 300 км составят 61,1 млрд рублей.

Деятельность ТЭС в п. Черский будет обеспечена за счет увеличения мощности Зырянского угольного разреза АО «Зырянский угольный разрез» на участке «Надеждинский» до 500-600 тыс. тонн угля в год. Общая стоимость проекта составляет 1,0 млрд. рублей за счет внебюджетных средств.

Для выхода ТЭС на мощность 198 МВт необходимо 380 тыс. тонн каменного угля, поставляемого АО «Зырянский угольный разрез». По усредненным расчетам для транспортировки данного объема необходимо по 6 составов сухогрузных теплоходов проекта СК-2000К (3000 т.) и буксиров проекта 1741А (2200 т.) с баржами проекта Р-56. За период навигации совершается около 75 рейсов.

Также предусмотрено строительство мини-ТЭЦ в п. Зырянка под потребности Зырянского угольного разреза при условии строительства ТЭС в п. Черский 198 МВт.

Таким образом, строительство ТЭС в п. Черский является якорным объектом Колымской территории комплексного развития, строительство которого позволит гармонично реализовать другие инвестиционные проекты в Колымской группе районов.

Зырянский угольный МСЦ (приложение 8) базируется в п. Зырянка и направлен на добычу каменного угля. На сегодняшний день есть все предпосылки для увеличения мощностей данного МСЦ, но во многом развитие зависит от будущего формирования Чаун-Билибинского энергоузла, входящего в Чукотскую опорную зону.

Дальнейшее социально-экономическое развитие Колымской группы районов предусматривает реконструкцию причальных сооружений Зеленомысского речного порта для перевалки грузов, направляемых по Северному морскому пути. Реализация проекта планируется на сумму 1,3 млрд. рублей с 2018 по 2022 годы.

В целях обеспечения межрегионального взаимодействия и мультипликативного эффекта для развития восточной части Арктической зоны РФ планируется строительство автозимника продленного действия протяженностью 60 км «Зеленый Мыс – Граница Чукотского автономного округа» в период до 2028 года общей стоимостью 4,7 млрд. рублей.

Для обеспечения круглогодичного сообщения, планируется реконструкция 3 аэропортов – Черский, Среднеколымск, Зырянка, находящихся в собственности ФКП «Аэропорты Севера», на сумму 12,5 млрд. рублей за счет средств федерального бюджета.

В соответствии с долгосрочной программой оптимизации локальной энергетики Республики Саха (Якутия) на 2018-2028 годы планируется строительство 16 ДЭС, 1 мини-газотурбинной электростанции, 1 газотурбинной электростанции на СУГ и 9 солнечных электростанций, общей стоимостью 2,1 млрд. рублей.

В период с 2016 по 2019 годы запланировано строительство 1 оленеводческой базы и 2 рыбопромысловых баз, приобретение 1 модульного

убойного цеха общей стоимостью 54,3 млн. рублей в целях обеспечения продовольственной безопасности.

IV. Сдерживающие факторы развития Северо-Якутской опорной зоны

Отсутствие транспортной инфраструктуры – основная проблема, которая замедляет формирование и развитие Северо-Якутской опорной зоны.

Внутренний водный транспорт является безальтернативным для жизнеобеспечения арктических и северных территорий Республики Саха (Якутия). Ежегодно в период навигации в Якутии осуществляется Северный завоз грузов, в том числе социально-значимых продовольственных товаров и энергетических ресурсов.

Вместе с тем, в связи с многолетним и ежегодным обмелением верховьев реки Лены, грузоотправители, грузополучатели и перевозчики внутреннего водного транспорта ежегодно несут риски неисполнения обязательств и колоссальные убытки из-за сверхнормативных простоев судов и дополнительных трудозатрат на перевалку грузов, срываются сроки реализации инвестиционных проектов, «Северный завоз» недозавезенных в период навигации жизнеобеспечивающих грузов производится автотранспортом, что в разы увеличивает расходы республиканского бюджета и энергоснабжающих организаций.

В этом контексте особого внимания для инвестиционной привлекательности арктических и северных территорий Якутии заслуживает формируемый **Якутский индустриальный транспортно-логистический узел**.

С учетом перспектив ввода в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии «Беркакит-Томмот-Якутск» до ст. Нижний Бестях, по мере формирования Якутского индустриального транспортно-логистического узла, будут созданы все предпосылки для радикального изменения транспортно-логистической схемы грузоперевозок на территории Якутии.

Грузы будут доставляться по железной дороге до г. Якутска (станция Нижний Бестях) с перевалкой на речные суда и суда класса «река-море» в глубоководном порту г. Якутска, и направляться как вниз по течению реки с выходом на Северный морской путь, так и вверх по течению реки в порты назначения на реке Лена и ее притоках.

Предлагаемая схема доставки грузов в республику позволит существенно снизить риски срыва поставки грузов из-за природно-климатических аномалий и сократить затраты на перевозку за счет исключения расходов на перевалку (распаузку) грузов на мелководных участках верховьев рек.

Кроме хронических проблем, связанных с ежегодным обмелением верховьев реки Лена, ключевым риском для внутреннего водного транспорта является **критическое устаревание флота Ленского бассейна**. Флот

Ленского бассейна обеспечивает грузоперевозки для нужд четырех регионов России: не только для Якутии, но и для Красноярского края, Чукотского автономного округа, Магаданской области. Риски, связанные со снижением эффективности и надежности работы внутреннего водного транспорта Ленского бассейна, обусловленными критическим устареванием флота, являются системными прямыми рисками для реализации всех инвестиционных проектов Северо-Якутской опорной зоны.

Средний возраст судов Ленского бассейна на 01.01.2016г. превысил 34,6 года при нормативе в 25 лет.

Это приводит к сокращению численности флота Ленского бассейна в геометрической прогрессии. Так, если в 2013 г. в Речном регистре числилось 2 232 ед. флота, то уже в 2016 г. – 1 410 ед.

Проблема усугубляется тем, что на наливные суда Ленского бассейна, осуществляющие перевозки нефтепродуктов и сырой нефти для нужд северных и арктических районов Республики Саха (Якутия), и возраст которых достиг почти 40 лет, распространяется действие Технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта», обязывающего с 2018 г. эксплуатировать только наливные суда, оснащенные двойным дном и двойными бортами.

Под требования Техрегламента подпадает 66 ед. нефтеналивных судов предприятий речного транспорта республики суммарной грузоподъемностью 75,6 тыс. тонн, в том числе 48 речных судов и 18 судов класса «река-море».

Во исполнение требований Техрегламента, судоходными компаниями Ленского бассейна проводится работа по реновации и модернизации нефтеналивных судов. Так, ОАО «ЛОРП» модернизирует десять судов, на что потребуются почти два миллиарда рублей. Благодаря данным мерам в 2016-2017 годах будет доведено до требований Техрегламента 22,6 тыс. тонн грузоподъемности, в т.ч., за счет средств господдержки республики выделено 550 млн. рублей.

Вместе с тем, так называемая «модернизация» морально и физически устаревших судов за счет монтажа и сварки двойного дна и двойных бортов **внутри судна, эксплуатируемого за сроками списания** не только приведет к дальнейшему снижению их технико-экономических показателей (увеличение собственного веса судна, увеличение осадки, уменьшение полезного объема трюмов и грузоподъемности судов, снизится производительность труда, увеличатся удельные затраты на перевозку нефтеналива и др), но и приведет к невозможности прохождения судов через лимитирующие переделы арктических рек.

Так, на арктических реках эксплуатируются наливные суда типа СПН, которые после такой «модернизации» для приведения их в соответствие с требованиями Техрегламента, фактически уже не смогут осуществлять Северный завоз грузов.

Предлагаемая «модернизация» флота потребует не только финансовых, но и серьезных дополнительных трудовых затрат. Проблема усугубляется тем,

что в связи с критическим устареванием флота, в последние годы трудоемкость судоремонта ежегодно возрастает. К примеру, только ОАО «ЛОРП» в 2016 г. планирует провести 393 тыс. нормо-часов судоремонта, что на 14% больше чем в 2012 г.

Судоходные компании Ленского бассейна все больше превращаются в судоремонтные предприятия.

Предложения по развитию внутреннего водного транспорта Ленского бассейна

Предлагается расходовать время и деньги государства и бизнеса более рационально:

- принять отдельное Постановление Правительства РФ «О развитии внутреннего водного транспорта Ленского бассейна», продлив срок требований Техрегламента для судоходных компаний Ленского бассейна до 2022года;

- утвердить на уровне Минпромторга России Программу модернизации и обновления флота Ленского бассейна на 2017-2022 годы;

- строить взамен старых новые суда, соответствующие всем требованиям технического регламента: современные высокопроизводительные, унифицированные, с высшим классом автоматизации и повышенной автономностью плавания, в том числе:

- на мощностях вновь построенной высокотехнологичной Жатайской судовой верфи строить современные речные суда, а на других судовой верфях России строить суда класса «река-море».

Это позволит в течение шести лет (2017-2022) полностью обновить состав нефтеналивного транспортного флота Ленского бассейна, подпадающего по действие Технического регламента.

V. Системообразующие проекты Северо-Якутской опорной зоны

5.1. Комплексный инвестиционный проект «Модернизация флота и строительство судов для обеспечения грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском бассейне. Строительство высокотехнологичной Жатайской судовой верфи на базе реконструкции и модернизации Жатайского судостроительно-судоремонтного завода».

Ключевой элемент Комплексного проекта – проект строительства высокотехнологичной Жатайской судостроительной верфи на базе модернизации и реконструкции Жатайского судоремонтно-судостроительного завода.

Как отмечалось, одним из основных сдерживающих факторов развития населенных пунктов и промышленных объектов Северо-Якутской опорной зоны является их труднодоступность и удаленность, сложная транспортно-логистическая схема завоза грузов, где единственным и безальтернативным видом транспорта является внутренний водный транспорт.

Вместе с тем, в связи с непосредственной близостью морских границ зарубежных стран в Северо-Восточной части Арктической зоны России, развитием инфраструктуры Северного морского пути и выходом в Северный

ледовитый океан пяти судоходных рек арктического стока Ленского бассейна (реки Лена, Анабар, Яна, Индигирка, Колыма) с многочисленными притоками, очевидна необходимость создания судостроительных мощностей в Ленском бассейне.

Правительство Республики Саха (Якутия), Минэкономразвития России, Минпромторг России, другие заинтересованные федеральные органы власти, выработали единую согласованную позицию, что строительство судов на вновь построенной высокотехнологичной Жатайской судовой верфи является приоритетным проектом, оказывающим системообразующее влияние на формирование Северо-Якутской опорной зоны и обеспечивающим успешную реализацию на территории опорной зоны других инвестиционных проектов на этапе строительства и эксплуатации объектов.

Развитие транспортной инфраструктуры Ленского бассейна является ключевым условием обеспечения бесперебойного завоза необходимых грузов для населения Арктических районов республики, реализации инвестиционных проектов, пунктов базирования МЧС России и Минобороны России. Альтернативы данному предприятию в данном регионе нет.

Данный Комплексный проект по возобновлению судостроения на Жатайской судовой верфи и обновлению флота для обеспечения грузоперевозок в Ленском бассейне, без прямого бюджетного софинансирования и оказания других мер господдержки, не может быть реализован. И это тоже согласованная на федеральном уровне позиция.

Проект потребует софинансирование строительства высокотехнологичной Жатайской судовой верфи за счет средств государственного бюджета в размере 4,1 млрд. рублей. Инженерные изыскания и проектирование начаты уже в 2016 году за счет собственных средств участников проекта: ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» и АО «Корпорация развития Республики Саха (Якутия)».

Это позволит уже в 2019 году на строящейся высокотехнологичной Жатайской судовой верфи заложить головное речное судно, и к 2020 году выйти на проектную мощность: строительство десяти речных судов в год.

Реализация проекта даст импульс к созданию якорных объектов, развитию других локальных проектов, будет способствовать созданию новых рабочих мест, новых производств и долгосрочных производственно-технологических цепочек, а также обеспечит надежный спрос на продукцию и услуги при модернизации и своевременном замещении выбывающих мощностей в рамках кооперации с машиностроительными и судостроительными предприятиями России.

Цель Комплексного Проекта – обеспечение грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском бассейне и на Северо-Востоке Арктической зоны Российской Федерации за счет обновления флота на создаваемой современной высокотехнологичной судостроительной верфи на базе Жатайского судоремонтно-судостроительного завода в кооперации с

другими машиностроительными и судостроительными предприятиями Российской Федерации.

Комплексный проект предполагает реализацию четырех взаимосвязанных инвестиционных проектов:

- Создание современной высокотехнологичной Жатайской судостроительной верфи (ЖСВ);
- Строительство судов речного класса (далее «Судостроение»);
- Модернизация, ремонт и межнавигационное обслуживание судов (далее «Судоремонт»);
- Утилизация судов (далее «Утилизация»).

Планируемый объем капитальных затрат на создание универсальной судовой верфи, модернизации судоремонтных мощностей и создание участка утилизации составит 5 750,7 млн руб. с НДС в ценах соответствующих лет, в том числе:

- создание судовой верфи – 3 652,9 млн руб. (строительно-монтажные работы (СМР) – 2 054,7 млн руб., оборудование и транспорт – 1 240,0 млн руб., прочие затраты – 358,2 млн руб.);
- модернизация судоремонтных мощностей – 2 040,2 млн руб. (СМР – 1 883,9 млн руб., оборудование и транспорт – 156,3 млн руб.);
- создание участка утилизации – 57,6 млн руб. (СМР – 32,6 млн руб., оборудование и транспорт – 25,0 млн руб.).

Проект судовой верфи будет разработан на основе наилучших доступных технологий в судостроении.

Плановая производственная мощность объекта будет составлять:

1. Судостроение: строительство 10 судов речного класса в год разной номенклатуры с реализацией клиентоориентированного подхода.

Программа судостроения на мощностях высокотехнологичной Жатайской судовой верфи предусматривает строительство в период с 2019 по 2036 годы 160 ед. судов речного класса. Объем капитальных вложений в строительство 160 судов составляет 36 312,1 млн руб. в текущих ценах за период 2019-2036 гг. (71 563,2 млн руб. в ценах соответствующих лет на горизонте планирования 2016-2055 гг.).

В результате реализации проекта до 2036 года на создаваемой Жатайской судовой верфи планируется строительство 160 судов речного класса, в том числе:

- Сухогрузный толкач – 14 ед.
- Наливной танкер толкач – 20 ед.
- Сухогрузная баржа – 30 ед.
- Наливная баржа – 33 ед.
- Буксир – 34 ед.
- Прочие виды флота (под заказ) – 29 ед.

Срок реализации инвестиционного проекта:

1 этап (2017-2019 гг.) – подготовка проектной документации судов, закладка головного судна;

2 этап (2020-2021 гг.) – наращивание объемов судостроения;

3 этап с 2022 года – выход на полную производственную мощность 10 ед. судов различной номенклатуры в год с реализацией клиентоориентированного подхода в кооперации с машиностроительными и судостроительными предприятиями РФ.

Предполагаемый объем капитальных вложений на реализацию программы судостроения на мощностях высокотехнологичной Жатайской судовой верфи в объеме 160 ед. судов в период с 2019 по 2036 гг. - 36 312,1 млн руб. в текущих ценах за период 2019-2036 гг. (71 563,2 млн руб. в ценах соответствующих лет на горизонте планирования 2016-2055 гг.)

Предполагаемый объем финансирования:

а) заемное финансирование, планируемый срок погашения кредитов и займов:

- 6 183,6 млн руб. - займ АО «Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона» на строительство речных судов (под 5% годовых на срок 10 лет с грейс-периодом 2 года; 6 траншей на период 2019-2036 гг., срок возврата последнего транша – 2038 год) (12 186,6 млн. руб. в ценах соответствующих лет на горизонте планирования 2016-2055 гг.);

б) собственный капитал:

- 16 807,0 млн. руб. - собственные средства (денежный поток проекта) (33 123 млн. руб. в ценах соответствующих лет на горизонте планирования 2016-2055 гг.)

в) средства партнера по инвестиционному проекту:

- 12 367,3 млн руб. - привлеченные средства инвесторов на строительство судов (24 373,2 млн. руб. в ценах соответствующих лет на горизонте планирования 2016-2055 гг.)

г) бюджетные средства:

- 954,2 млн. руб. – судовой утилизационный грант (1 880,5 млн. руб. в ценах соответствующих лет на горизонте планирования 2016-2055 гг.)

2. Судоремонт: модернизация 6 судов в год; судоремонт и межнавигационное обслуживание флота – 432,3 тыс. нормо-часов в год;

3. Утилизация судов: утилизация 2 списанных судов в год.

Параметры бизнес-плана рассчитаны на горизонт планирования 40 лет, имея ввиду: сроки реализации этапов Комплексного инвестиционного проекта (период с 2016 по 2055 гг.). Этапы:

– Инвестиционная фаза строительства высокотехнологичной судовой верфи - 2016-2019 гг.

– Проектирование и государственная экспертиза проектно-сметной документации – 2016-2017 гг.

– Строительство судовой верфи, модернизация судоремонтных мощностей – 2017-2019 гг.

– Начало модернизации судов речного класса – 2017 г. при использовании в том числе существующих мощностей.

– Начало строительства судов речного класса – 2019 г.

Особенностью проекта является его комплексность и необходимость скоординированных и согласованных действий всех участников реализации проекта. Без прямого бюджетного софинансирования и оказания других мер государственной поддержки на всех этапах, реализация проекта строительства высокотехнологичной Жатайской судовой верфи и Комплексного проекта в целом невозможна.

В этой связи, предлагается предусмотреть в новой редакции Государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу» мероприятия по созданию высокотехнологичной Жатайской судовой верфи с общим объемом финансирования в размере 5 750,7 млн рублей, в том числе из средств федерального бюджета - 4 106,2 млн рублей, в том числе в 2018 г. – 2 000,0 млн. руб., 2019 г. – 1 500,0 млн. руб., 2020 г. – 606,2 млн. руб.

Реализация Комплексного инвестиционного проекта будет способствовать обновлению флота, обеспечению безопасности грузоперевозок внутренним водным транспортом Ленском речном бассейне; а также способствует созданию около 1 300 рабочих мест (по проекту на Жатайской судовой верфи будут работать около 680-690 чел., прогнозируется создание более 600 новых рабочих мест на предприятиях Республики Саха (Якутия) за счет кооперации), из них более 1 000 – высокопроизводительных, и увеличение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней в размере 28 267,0 млн руб. за расчетный период на горизонте планирования 40 лет.

5.2. Реконструкция и модернизация морского порта Тикси

Ключевой объект восточной части Северного морского пути — морской порт Тикси, важнейший стратегический объект, где расположена военная авиационная база, из него осуществляется снабжение военной базы на о. Котельный. Морской порт Тикси включен в Перечень морских портов Российской Федерации, в которые разрешаются заходы судов и иных плавательных средств с ядерными энергетическими установками и радиационными источниками.

Техническая база ОАО «Морской порт «Тикси» находится в неудовлетворительном состоянии, износ оборудования составляет 90%. В морском порту Тикси имеются 4 грузовых причала ряжевой конструкции с непрерывной причальной линией 505 погонных метра; 4 грузовых причала, образованных двумя пирсами эстакадного типа с железобетонной надстройкой и противоледовым поясом.

У причалов комплекса возможна перевалка грузов с речных судов на морские, и наоборот, с осадкой до 6 метров. Валовая вместимость судов с такой осадкой составляет от пяти до десяти тысяч тонн с догрузкой на рейде.

Во исполнение протокольных поручений выездного совещания Совета Безопасности России 19 августа 2014 года, а также поручений Минтранса России и Департамента промышленности и инфраструктуры Аппарата

Правительства РФ подготовлено предварительное технико-экономическое обоснование создания в Дальневосточном федеральном округе нового международного транспортного коридора на основе Якутского индустриального транспортно-логистического узла, интегрированного с железными и автомобильными дорогами, внутренними водными путями и Северным морским путем через морской порт Тикси.

Принимая во внимание существующий уникальный транзитный потенциал Республики Саха (Якутия), возникает потребность интенсивного развития морского порта Тикси, как опорного логистического оператора восточной части Северного морского пути.

Материальной базе порта Тикси необходима полная реконструкция причальных сооружений, обновление перегрузочной техники и парка портового флота, строительство складских помещений.

Стоимость проекта оценивается в 2,6 млрд. рублей, в том числе:

- разработка проектно-сметной документации — 119,0 млн. рублей;
- строительство причала, соединяющего Восточные пирсы с подходным каналом (длиной 9 км, шириной 125 метров), и проведение дноуглубления у причалов до 9,0-10,5 метров – 1 200,0 млн. рублей за счет федерального бюджета;
- обновление перегрузочной техники – 460 млн. руб. (230 млн. руб. за счет федерального бюджета, 230 млн. руб. за счет республиканского бюджета);
- обновление парка портового флота – 650 млн. руб. (325 млн. руб. за счет федерального бюджета и 325 млн. руб. за счет республиканского бюджета);
- строительство складских помещений – 200 млн. руб. (100 млн. руб. за счет федерального бюджета и 100 млн. руб. за счет республиканского бюджета).

Реализация проекта реконструкции морского порта Тикси обеспечит безопасный заход в порт морских судов с осадкой до 10 метров, объем грузопереработки до 300 тыс. тонн в год.

VI. Необходимые меры государственной поддержки

На уровне Российской Федерации за последние 5 лет разработан комплекс механизмов государственного стимулирования реализации инвестиционных проектов. Новыми инструментами территориального развития стали территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР), регулируемый Федеральным законом от 29.12.2014 г. №473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации», и механизмы государственно-частного партнёрства (ГЧП), регулируемый Федеральным законом от 13.07.2015 г. №224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Созданы и активно ведут

свою деятельность федеральные и региональные институты развития, агентства по привлечению инвестиций, и другие инструменты пространственного развития.

На территории Арктической зоны Российской Федерации, в частности по развитию Дальнего Востока, данные меры также распространяются как и по всей стране повсеместно. Вместе с тем, нужно отметить, что более высокие темпы их активного использования начались только в последние три года, в частности это связано с проведением Восточного экономического форума. Но на сегодняшний день на Арктической территории Якутии не создана территория опережающего развития, вместе с тем реализуются проекты ГЧП, в частности по созданию социальных объектов.

Таким образом, необходима активизация созданных механизмов, комплексное их применение повсеместно на территории Северо-Якутской опорной зоны с учетом вышеуказанных территориальных особенностей.

Ключевыми направлениями региональной и местной власти должны стать повышение эффективности расходования бюджетных ассигнований, снижение бюджетных расходов с заменой на привлечение внебюджетных источников, улучшение условий проживания населения и снижение административных барьеров для инвесторов и бизнеса.

Федеральным центром, как законодателем, подготовлена вся необходимая нормативно-правовая база, созданы инструменты и механизмы государственного стимулирования. Учитывая программно-целевой принцип формирования бюджета, а также принятые решения по утвержденным государственным программам и федеральным целевым программам Российской Федерации, создание инфраструктуры отводим на федеральный бюджет с учетом софинансирования в соответствии с существующими нормами. В федеральных программах необходимо определить приоритеты направления развития, в том числе с формированием специальных разделов в «отраслевых» государственных программах Российской Федерации, предусматривающих мероприятия в области приоритетных направлений развития Арктической зоны РФ, по аналогии со «специальными» разделами Дальнего Востока.

Для создаваемых опорных зон одним из приоритетных направлений должно стать проектное управление, ввиду того, что принцип опорных зон принят на основе реализации «якорных» системообразующих проектов, которые дают наибольший мультипликативный эффект.

Необходимо расширение использования механизмов государственно-частного партнерства для реализации приоритетных направлений государственной политики России в Арктике и формирования опорной транспортной, энергетической и информационной инфраструктур, а также комплексного развития Северного морского пути, как интегратора социально-экономического развития АЗРФ и внесения изменений в Методику оценки эффективности проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства и определения их

сравнительного преимущества в части упрощения процедуры определения сравнительного преимущества при принятии решения о возможности заключения соглашения о ГЧП.

Также из действующих механизмов стоит обратить особое внимание на стимулирование развития особых зон, в частности территории опережающего социально-экономического развития.

Одним из перспективных механизмов финансирования инфраструктурных проектов, для реализации которых привлекаются средства частных инвесторов, является Tax Increment Financing (TIF, финансирование за счет прироста налогов).

Механизм TIF – модель финансирования создания инфраструктуры в счет планируемого увеличения будущих налоговых доходов от улучшений на территории. За счет реализации проектов в бюджеты поступают дополнительные налоговые доходы. Эти дополнительные бюджетные доходы направляются на погашение затрат частных инвесторов по проекту. По окончании проекта TIF (около 20 лет) все дополнительные налоговые доходы остаются в распоряжении бюджетов.

Таким образом, возможно применение механизма TIF для создания необходимых объектов инфраструктуры в Арктике за счет средств частных инвесторов.

Помимо вышеуказанных предложений, предлагаем стимулирующие меры в отношении предприятий, ведущих деятельность на данной территории, льготные экономические условия для ведения предпринимательской деятельности:

- снижение или разовая отмена импортных пошлин на ввоз оборудования, техники для использования внутри зоны;
- частичное или полное освобождение от экспортных пошлин на изготовленную внутри зоны продукцию;
- введение упрощенного порядка регистрации предприятий;
- изменение принципа отчислений за экологический ущерб в сторону увеличения возможностей для бизнеса использовать данные средства для внедрения экологически чистых технологий на производстве.
- льготные ставки арендной платы за пользование земельными участками;
- применение таможенной процедуры свободной таможенной зоны.

VII. Ожидаемые результаты формирования Северо-Якутской опорной зоны

7.1. Прогнозный анализ социально-экономических последствий формирования Северо-Якутской опорной зоны

Реализация системообразующих проектов по обеспечению деятельности внутреннего водного транспорта, предлагаемых мероприятий и предоставление необходимых мер государственной поддержки позволит простимулировать повышение эффективности и диверсификации экономики Арктической зоны Якутии за счет средств инвесторов, реализующих проекты на территории Северо-Якутской опорной зоны.

Диверсификация экономики Арктики будет достигаться за счет реализации якорных проектов, создания объектов локомотивов, которые уже сейчас финансируются за счет внебюджетных средств.

Реализация крупных инвестиционных проектов послужит толчком для полномасштабного освоения Арктики через создание новых рабочих мест, организацию новых производств, увеличение объема ВРП, приток экономически активного населения с дальнейшим закреплением на местах, увеличение доли собственных доходов местных бюджетов. Всего к 2030 г. доходы местных бюджетов увеличатся в 1,7 раза.

Численность населения к 2030 г. достигнет более 70,0 тыс. человек при прогнозируемой численности населения по всей республике 1 046,1 тыс. человек. Среднемесячная заработная плата в арктических и северных районах будет к 2030 году расти сопоставимо с темпами роста среднемесячной заработной платы по республике.

Реализация данных проектов с привлечением наилучших доступных технологий и соблюдением экосистемного подхода обеспечит снижение негативного воздействия на окружающую среду.

Создаваемая для якорных объектов инфраструктура позволит сформироваться новым инвестиционным проектам, развиваться малому и среднему бизнесу и естественно интегрироваться в создаваемую современную экономику Арктики населению Северо-Якутской опорной зоны при сохранении культуры и традиционных видов деятельности коренных малочисленных народов Севера.

Реализация проектов на территориях комплексного развития позволит увеличить объем грузов, перевозимых внутренним водным транспортом и СМП, как для нужд населения и компаний Северо-Якутской опорной зоны, так и вывозимых на реализацию товаров.

Северный морской путь - единственная артерия, связывающая все территории комплексного развития формируемой Северо-Якутской опорной зоны.

Портовая инфраструктура, за исключением морского порта Тикси, будет формироваться постепенно по мере реализации инвестиционных проектов с привлечением средств инвесторов.

Строительство современного речного флота на вновь построенной высокотехнологичной Жатайской судовой верфи, повысит эффективность работы внутреннего водного транспорта и позволит за короткий период навигации перевозить большой объем грузов для обеспечения реализации инвестиционных проектов.

Изменение транспортно-логистической схемы Северного завоза, строительство современных речных судов и судов класса «река-море» снизят стоимость перевозки грузов за счет исключения дополнительных затрат на распаузу, простои, срывы сроков поставки грузов.

При реализации системообразующих проектов, естественным образом сформируется международный транспортный коридор, с выходом на Морской порт Тикси и Северный морской путь, на основе Якутского индустриального транспортно-логистического узла, включающего 3 федеральные автомобильные дороги, 5 региональных автомобильных дорог, железнодорожную линию «Беркамит-Томмот-Якутск», международный аэропорт «Якутск», Якутский речной порт, Транспортно-перегрузочный терминал, высокотехнологичную Жатайскую судоверфь, ИТ-Парк, ТОСЭР «Индустриальный парк Кангалассы», территории ТОСЭР «Агропромышленный комплекс», ТОСЭР «Земля Олонхо», ЯГРЭС-2 с развитием электросетевой инфраструктуры, объекты газотранспортной, газораспределительной и газоперерабатывающей инфраструктуры, и другие объекты промышленной, транспортной, социальной инфраструктуры.

Кроме того, реализация якорных проектов, при условии повышения эффективности работы внутреннего водного транспорта обеспечит:

- Создание оптимальной энергетической и транспортной инфраструктуры, позволяющей инвесторам самостоятельно и успешно реализовывать проекты на территории Северо-Якутской опорной зоны;

- Повышение уровня собственных доходов исторически сложившихся населенных пунктов арктических и северных территорий Республики Саха (Якутия);

- Стимулирование формирования оптимальной схемы размещения пунктов гарантированного экономического роста;

Первичный мультипликативный эффект будет связан с 1-м этапом строительства системообразующих объектов (2018-2020 гг.) – высокотехнологичной Жатайской судоверфи и морского порта Тикси, а также реализации бизнесом якорных проектов, строительством объектов локальной энергетики, транспортной инфраструктуры, объектов переработки сельскохозяйственных продуктов и производства продовольствия. Мультипликативный (экономический) эффект от первого этапа в 2018-2020 гг. ожидается в порядке 50% от доходов, получаемых районами в настоящее время. Увеличатся объемы грузоперевозок по Северному морскому пути. Реализация инвестиционных проектов сформирует дополнительные потребности в перевозках грузов, что потребует модернизацию портовой инфраструктуры. Все это будет способствовать гарантированному завозу жизнеобеспечивающих грузов в арктические районы.

Вторичный и последующие мультипликативные эффекты ожидается получить от развития отраслей горнодобывающей промышленности с 2020-2025 гг. Снизится зависимость России от импорта олова, редких и редкоземельных металлов, повысится экспортный потенциал страны.

Сопутствующими факторами, влияющими на мультипликативный эффект формирования Северо-Якутской опорной зоны, являются локализация структур жизнеобеспечения, оптимизация Северного завоза, а также увеличение отчислений от добычи полезных ископаемых в федеральный и государственный бюджеты Республики Саха (Якутия).

7.2. Оценка потребности в привлечении работников в Северо-Якутскую опорную зону

В целях прогнозирования кадровой потребности для обеспечения социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на среднесрочный и долгосрочный период в 2015 г. начал действовать Информационный портал «Прогнозирование кадровой потребности Республики Саха (Якутия)», включающий инструменты для создания аналитических отчетов с результатами прогнозирования, динамических моделей прогнозирования кадровых потребностей по Республике Саха (Якутия) в целом и онлайн-сервис прогнозирования. В настоящий момент идет наполнение портала данными в потребности кадров хозяйствующими субъектами, осуществляющими свою деятельность на территории Республики Саха (Якутия).

Согласно прогнозу, сформированному на основе сведений хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность на территории Северо-Якутской опорной зоны, а также инвесторов, реализующих или планирующих к реализации на территории Северо-Якутской опорной зоны инвестиционных проектов, потребность в специалистах с высшим и средним профессиональным образованием с 2017 по 2025 годы составляет порядка 9 315 человек из них с созданием новых рабочих мест 4 674 человека при численности населения по состоянию на 01.01.2016 г. 68 557 человек.

Таблица 1. Прогнозная оценка потребности в кадрах на период 2017-2025 гг.

№	Муниципальные образования	Потребность в кадрах (2017-2025 гг.)	Из них с образованием новых рабочих мест
1	Абыйский	340	201
2	Аллаиховский	344	147
3	Анабарский	1402	1036
4	Булунский	699	212
5	Верхнеколымский	564	138
6	Верхоянский	537	202
7	Жиганский	622	240
8	Момский	367	136
9	Нижнеколымский	988	138
10	Оленекский	2089	1789
11	Среднеколымский	399	164
12	Усть-Янский	603	252
13	Эвено-Бытантайский	361	19
	ВСЕГО	9315	4674

Выпуск специалистов по всей территории республики ожидается порядка 67,5 тыс. человек (7,5 тыс. человек в год).

Республика Саха (Якутия) в 2016 году включилась в работу по апробации регионального стандарта кадрового обеспечения промышленного роста, который включает в себя механизмы обеспечения высокотехнологичных отраслей промышленности по сквозным рабочим профессиям на основе международных стандартов подготовки кадров, внедрение элементов системы дуального образования и системы мониторинга кадров.

7.3. Прогноз экологических рисков в связи с формированием и обеспечением функционирования Северо-Якутской опорной зоны

Реализация инвестиционных проектов на территории Северо-Якутской опорной зоны может повлечь за собой изменение климата, рост техногенной нагрузки и загрязнение природных сред, дефицит качественных водных и земельных ресурсов, потерю биоразнообразия, истощение природных ресурсов, деградацию биотехнических компонентов и экосистем, и многое др. Также высок риск возникновения чрезвычайных ситуаций природного характера, опасных гидрометеорологических явлений.

В связи с этим каждый хозяйствующий субъект на территории Северо-Якутской опорной зоны обязан при планировании своей деятельности оценить воздействия на окружающую среду согласно ст.32 Федерального закона от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды». Требования, предъявляемые к содержанию проектной документации законодательно закреплены Постановлением Правительства РФ от 16 февраля 2008 г. №87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию».

Под экологическим риском понимается вероятность наступления события, имеющего неблагоприятные последствия для природной среды и вызванного негативным воздействием хозяйственной и иной деятельности, чрезвычайными ситуациями природного и техногенного характера. Снижение экологических рисков при реализации инвестиционных проектов будет обеспечиваться путем применения механизмов страхования ответственности при заключении государственных контрактов и инвестиционных договоров.

Таким образом, прогнозы экологических рисков в связи с формированием и обеспечением функционирования опорной зоны на период до 2030 года будут разрабатываться по каждому индивидуальному проекту на основании представленных деклараций об инвестиционных проектах с технико-экономическим обоснованием и оценкой воздействия на окружающую среду.

7.4. Оценка изменений объемов и направлений грузопотоков в связи с формированием и обеспечением функционирования Северо-Якутской опорной зоны

Реализация инвестиционных проектов на территории Северо-Якутской опорной зоны, в том числе строительство современных речных судов на высокотехнологичной Жатайской судовой верфи и современных судов класса «река-море», позволит увеличить грузовую базу внутреннего водного транспорта Ленского бассейна.

Таблица 2. Перевозка грузов и грузооборот в Северо-Якутскую опорную зону

	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030
Вывоз	0,20	0,30	0,30	1,40	7,50	156,30	290,60
Грузооборот, млн. тонно-км	0,85	1,28	1,28	6,07	32,80	212,38	386,86
Оловодобывающие производства, тыс. тонн	0,00	0,00	0,00	0,90	7,00	7,00	7,00
<i>Рост, %</i>					800,00	100,00	100,00
Освоение месторождений Томтор, Центральная Нижняя, тыс. тонн	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	144,30	278,60
<i>Рост, %</i>	-	-	-	-	-	-	193,10
Добыча золота на месторождениях Усть-Янского района, тыс. тонн	0,20	0,30	0,30	0,50	0,50	5,00	5,00
<i>Рост, %</i>	-	156,30	120,00	166,70	100,00	1 000,00	100,00
Завоз	322,10	329,00	334,20	343,50	406,60	682,90	705,00
Грузооборот, млн. тонно-км	938,19	963,45	981,30	1 016,49	1 278,55	1 666,03	1 728,12
Для нужд оловодобывающих производств	0,00	3,20	3,60	4,80	10,30	112,90	115,80
<i>Рост, %</i>	-	-	111,30	133,20	216,80	1 093,40	102,50
Для нужд освоения месторождений Томтор, Центральная Нижняя	0,00	0,00	0,00	0,00	0,70	12,00	16,00
<i>Рост, %</i>	-	-	-	-	-	1 714,30	133,30
Для нужд добычи золота на месторождениях Усть-Янского района	2,60	3,30	5,10	10,20	63,90	211,80	211,80
<i>Рост, %</i>	-	128,30	155,00	199,10	625,00	331,30	100,00
Освоение россыпных месторождений алмазов	51,40	51,70	52,00	52,30	52,60	52,90	53,20
<i>Рост, %</i>	-	100,60	100,60	100,60	100,60	100,60	100,60
Северный завоз	268,10	270,80	273,50	276,20	279,00	293,20	308,20
<i>Рост, %</i>	-	101,00	101,00	101,00	101,00	105,10	105,10
ВСЕГО объем грузов, тыс. тонн.	322,20	329,30	334,50	344,90	414,10	839,20	995,60
<i>Рост, %</i>	-	102,20	101,60	103,10	120,10	202,70	118,60
Грузооборот, млн. тонно-км	939,04	964,73	982,58	1 022,56	1 311,36	1 878,41	2 114,98
<i>Рост, %</i>		102,74	101,85	104,07	128,24	143,24	112,59

Согласно укрупненному предварительному расчету, объем перевозки грузов в Северо-Якутской опорной зоне в 2030 г. составит 995,6 тыс. тонн, что в 3 раза больше объема грузов, перевозимых в 2016 г. Наиболее интенсивный рост объемов перевозки грузов приходится на период 2021-2025 гг. за счет комплексной реализации взаимосвязанных проектов.

Реализация инвестиционных проектов стимулирует не только рост объемов вывозимых товаров собственного производства (2016 г. – 0,2 тыс. тонн, 2030 г. - 290,6 тыс. тонн), но и увеличение объемов завоза грузов для нужд производства и объемов «Северного завоза» (2016 г. – 322,1 тыс. тонн, 2030 г. – 705,0 тыс. тонн).

При этом, несмотря на то, что схема завоза грузов в арктические и северные районы Республики оптимизируется в результате формирования Якутского индустриального транспортно-логистического узла, предусматривающего введение в постоянную эксплуатацию железной дороги, строительство мостового перехода через реку Лена и загрузку речных судов в глубоководном порту г. Якутска, грузооборот внутреннего водного транспорта увеличивается.

Так, грузооборот внутреннего водного транспорта при условии реализации инвестиционных проектов на территории Северо-Якутской опорной зоны в 2030 г. составит 2 114,9 млн. ткм, что в 2,2 раза выше чем в 2016 г. (939,0 млн. ткм.).

Увеличение объемов перевозки за счет реализации инвестиционных проектов на территории Северо-Якутской опорной зоны позволит обеспечить необходимую грузовую базу для вновь построенных современных судов речного класса и класса «река-море», простимулировать обновление портовой инфраструктуры и повысить собственные доходы исторически сложившихся населенных пунктов.

Основным эффектом повышения роста грузовой базы Северо-Якутской опорной зоны, в конечном счете, является увеличение грузооборота Северного морского пути и стимулирование ускоренного развития ключевого транспортного коридора Арктики.

7.5. Оценка изменения потребления энергоресурсов и потребности в развитии энергетической системы в связи с формированием и обеспечением функционирования Северо-Якутской опорной зоны

Электроснабжение на территории Северо-Якутской опорной зоны осуществляется за счет эксплуатации автономных энергетических источников – 83 дизельных электростанций и одной ТЭЦ малой мощности в п. Депутатский Усть-Янского района, а также возобновляемых источников – солнечных электростанций (СЭС), наиболее крупная в п. Батагай – 1 МВт, и нескольких СЭС небольшой мощности до 40 кВт в различных населенных пунктах, работающих большей частью в летний период. Потребление дизельного топлива составляет 55,467 тыс. тн, угля 11,7 тыс. тн, нефти 800 тн (90,3 тыс. т.у.т) в год. Выработка электроэнергии 199,948 млн.кВтч.

На данное время общая максимальная нагрузка в зимнее время составляет около 50,0 МВт, а общая установленная мощность дизельной генерации 153,4 МВт.

Электроснабжение п. Черский и п. Зеленый Мыс в Нижнеколымском районе осуществляется от Чаун-Билибинского энергоузла Чукотского автономного округа по ВЛ-110 кВ Черский-Встречный в объеме 15,8 млн.кВтч в год. В связи с неудовлетворительным состоянием линии построенной более 40 лет назад в настоящее время в долгосрочной программе оптимизации локальной энергетики Республики Саха (Якутия) предусматривается собственного энергоисточника - ДЭС в п. Черский мощностью 4,8 МВт.

Без учета развития Чаун-Билибинского энергоузла реализация якорных проектов развития СЯОЗ потребует по предварительных оценкам от 30 до 40 МВт дополнительных электрических мощностей, а потребление электроэнергии увеличится на 135-180 млн.кВтч., т.е. практически удвоится и дополнительная потребность в топливных ресурсах составит 54-72 тыс.т.у.т в год. Таким образом, максимальная нагрузка в зимнее время в среднем составит 75 МВт. Общая установленная мощность дизельной генерации, с учетом оптимизации локальной энергетики и реализации проектов, составит примерно 180 МВт, потребление электроэнергии - 350 млн.кВтч., потребность в топливных ресурсах - 150 тыс.т.у.т.

Наиболее эффективным вариантом формирования Чаун-Билибинского узла, в соответствии с технико-экономическим обоснованием выполненного по заказу РАО ЭС Востока, предусматривается строительство ТЭС в п. Черский мощностью до 198 МВт, ТЭЦ 36 (24) МВт в п. Билибино.

Предусмотрено строительство мини-ТЭЦ в п. Зырянка под потребности Зырянского угольного разреза при условии строительства ТЭС в п. Черский 198 МВт.

Строительство ТЭС в п. Черский является якорным объектом Колымской территории комплексного развития, строительство которого позволит гармонично реализовать другие инвестиционные проекты в Колымской группе районов.

Большая удаленность промышленных и социальных объектов на территории Северо-Якутской опорной зоны от централизованных источников энергии и их рассредоточенность на большой территории, обуславливает применение автономных источников энергии на дизельном или нефтяном топливе, как наиболее доступные и надежные.

Альтернативой традиционным энергоисточникам в Арктике в перспективе могут рассматриваться атомные станции малой мощности (АСММ). Основное преимущество АСММ – возможность работы в течение нескольких лет без замены топливных элементов, т.е. сокращение ежегодных затрат на закупку и завоз топлива, его хранение и перевалку. В этой связи предлагается при разработке стратегических планов Российской Федерации в области развития атомной энергетики уделить особое внимание развитию

сегмента атомных станций малой мощности для энергоснабжения потребителей в Арктической зоне Российской Федерации.

Одновременно высокоэффективным энергоносителем является сжиженный природный газ (СПГ), имеющий большие перспективы крупномасштабного использования в сфере жилищно-коммунального хозяйства и на транспорте. В этом направлении республика обладает достаточным потенциалом:

- имеются действующие месторождения природного газа;
- имеется магистральный газопровод от Средневиллюйского месторождения «Мастах» до Якутска с переходом на правый берег р. Лены;
- в республике производится высокоэффективный теплоизоляционный материал – базальт;
- в республике имеется достаточный опыт работы с криогенной техникой – производство жидкого азота и кислорода и их перевозка автотранспортом.

Все эти факторы говорят о наличии технической и технологической возможности развития безтрубопроводной газификации районов республики, отдаленных от магистральных газопроводов, посредством транспортировки СПГ различными видами транспорта, в том числе водным транспортом.

Для водного транспорта природный газ применим в двух категориях:

- грузовая база для перевозки СПГ судами-газовозами;
- энергоноситель для судовых энергетических установок взамен дизельного топлива.

Зона потребления СПГ – это населенные пункты, расположенные вдоль магистральной реки Лены и ее судоходных притоков, в устье рек арктического стока Анабар, Оленёк, Яна, Индигирка и Колыма, а также объекты Минобороны России, базирующиеся в восточном секторе Арктики.

Для решения задачи газификации пунктов, размещенных вдоль судоходных рек Ленского бассейна и вдоль побережья морей восточного сектора Арктики, потребуются танкеры-газовозы речного и смешанного «река-море» плавания, поскольку существующие морские суда-газовозы из-за большой осадки не имеют тактической возможности подхода к прибрежным мелководным акваториям арктических морей.

Транспортировка СПГ водным транспортом открывает огромные перспективы и возможности развития инфраструктурных объектов жилищно-коммунального хозяйства и населенных пунктов, расположенных в границах Ленского бассейна, где водный транспорт является главным и безальтернативным связующим звеном в обеспечении жизнедеятельности огромной территории Северо-Востока Российской Федерации, включая Арктическую зону Республики Саха (Якутия).

7.6. Оценка потребностей в технологиях и технических средствах, необходимых для формирования и обеспечения функционирования Северо-Якутской опорной зоны

Доступ к сети Интернет. Из 119 населенных пунктов в 13 арктических и северных районах Якутии, 89 населенных пунктов имеют доступ к сети Интернет. При этом доля населения, имеющего возможность доступа к сети Интернет, составляет 99,5% от общей численности населения данных районов. В зоне охвата сотовой связью находятся 71 населенный пункт, или 94 % населения.

В целях строительства точек доступа к сети Интернет с пропускной способностью не менее 10 Мбит/с в населенных пунктах Республики Саха (Якутия) с численностью населения от 250 до 500 человек, в том числе в арктических населенных пунктах республики: Сиктях (Булунский улус), Нижнеянск, Усть-Янск, Хайыр (Усть-Янский улус) между Министерством связи и массовых коммуникаций Российской Федерации, Республикой Саха (Якутия) и ПАО «Ростелеком» соглашение о совместной деятельности для реализации данных инвестиционных проектов.

Спутниковые сети связи. В настоящее время спутниковая связь организована в основном с использованием спутниковых ресурсов спутника связи «Экспресс-АМ5», «Экспресс – АМ33» и «Ямал-401». При этом, работа спутниковых средств связи в северо-восточных районах Республики Саха (Якутия) обеспечивается только спутником связи «Экспресс-АМ5», так как эти районы находятся вне зоны уверенного приема спутников связи «Экспресс-АМ33» и «Ямал-401».

Для формирования полноценной телекоммуникационной инфраструктуры и обеспечения функционирования всей Арктической зоны Российской Федерации необходимо предусмотреть средства в федеральной космической программе по реализации перспективного российского проекта создания многофункциональной космической системы «Арктика» с использованием космических аппаратов на высокоэллиптических орбитах, предназначенной для обеспечения нужд экономики Российской Федерации в арктических и приполярных территориях в спутниковой связи.

Цифровое эфирное телерадиовещание. В рамках федеральной целевой программы «Развитие телерадиовещания в Российской Федерации на 2009-2018 годы» в Республике Саха (Якутия) в 2014 году ФГУП «Российская телевизионная и радиовещательная сеть» начаты работы по созданию сети наземного цифрового эфирного телерадиовещания в 76 населенных пунктов, находящихся в арктических и северных районах Якутии.

В настоящий момент, Правительством Республики Саха (Якутия) проводится работа по включению в ФЦП «Развитие телерадиовещания в Российской Федерации на 2009-2018 годы» оставшихся 43 населенных пунктов для строительства сети цифрового эфирного телерадиовещания.

7.7. Порядок, объемы и источники финансирования строительства, реконструкции и эксплуатации объектов инфраструктуры Северо-Якутской опорной зоны за счет средств бюджетов бюджетной системы Российской Федерации и внебюджетных источников финансирования

На территории Северо-Якутской опорной зоны планируется строительство, реконструкция и эксплуатация следующих инфраструктурных объектов:

- Создание Международного центра научных исследований Арктики в п. Тикси Булунского улуса Республики Саха (Якутия). Сроки реализации 2020-2025 гг., объем финансирования 1 500 млн. руб. за счет средств федерального бюджета.

- Реконструкция и модернизация морского порта Тикси. Сроки реализации 2018-2022 гг., объем финансирования 2 629,2 млн. руб., из них за счет средств федерального бюджета 1 855,1 млн. руб., республиканского бюджета 655,1 млн. руб., внебюджетных источников 119,0 млн. руб.

- Модернизация флота и строительство судов для обеспечения грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском бассейне. Строительство высокотехнологичной Жатайской судовой верфи на базе реконструкции и модернизации Жатайского судоремонтно-судостроительного завода. Сроки реализации 2016-2036 гг., объем финансирования 28 247,4 млн. руб., из них за счет средств федерального бюджета 4 761,7 млн. руб., республиканского бюджета 750,0 млн. руб., внебюджетных источников 22 735,7 млн. рублей;

- Строительство судов класса «река-море». Сроки реализации 2017-2030 годы, объем финансирования 21 571,9 млн. рублей, из них за счет средств федерального бюджета 10 752,5 млн. руб., внебюджетных источников 10 819,4 млн. рублей;

- Дноуглубительная техника. Сроки реализации 2018-2030 годы, объем финансирования 16 282,8 млн. рублей за счет средств федерального бюджета;

- Строительство защитных дамб и объектов инженерной защиты от наводнений по Протоколу заседания Правительственной комиссии по ликвидации последствий крупномасштабного наводнения на территориях Республики Саха (Якутия), Приморского и Хабаровского краев, Амурской и Магаданской областей, Еврейской автономной области от 10 сентября 2013 г. №1, проведение берегоукрепительных работ. Сроки реализации 2018-2021 гг., объем финансирования 2 631,9 млн. руб., из них за счет средств федерального бюджета 2 428,4 млн. руб., республиканского бюджета 203,5 млн. руб.

- Строительство и реконструкция центров депонирования грузов. Сроки реализации 2017-2030 гг., объем финансирования 8 996,0 млн. руб., из них за счет средств федерального бюджета 7 496,0 млн. руб., республиканского бюджета 800,0 млн. руб., внебюджетных источников 700,0 млн. руб.

- Строительство и приобретение 4 оленеводческих баз, 6 модульных убойных цехов, 11 модульных рыбопромысловых баз. Сроки реализации

2016-2019 гг., объем финансирования 282,9 млн. руб., из них за счет средств федерального бюджета 20,8 млн. руб., республиканского бюджета 239,1 млн. руб., внебюджетных источников 23,0 млн. руб.

- Строительство автомобильной дороги «Зеленый Мыс – Граница Чукотского автономного округа». Срок реализации 2020-2028 гг., объем финансирования 4 754,6 млн. руб., из них за счет средств федерального бюджета 4 736,6 млн. руб., республиканского бюджета 18,0 млн. руб.

- Реконструкция 15 аэропортов ФКП «Аэропорты Севера». Сроки реализации 2016-2028 гг., объем финансирования 37 300,1 млн. руб. за счет средств федерального бюджета.

- Модернизация 84 ДЭС в рамках программы оптимизации локальной энергетики Республики Саха (Якутия). Сроки реализации 2016-2030 гг., объем финансирования 12 899,0 млн. руб., из них за счет средств федерального бюджета 11 571,0 млн. руб., республиканского бюджета 601,0 млн. руб., внебюджетных источников 727,0 млн. руб.

- Строительство ТЭС в п. Черский (вариант 7т) в рамках формирования Чаун-Билибинского энергоузла, в 4 этапа, суммарной мощностью 198 МВт. Сроки реализации 2022-2030 гг., объем финансирования 40 596,0 млн. руб. за счет средств федерального бюджета;

- Строительство 2 ВЛ-220 кВ «Черский-Билибино» 300 км. Сроки реализации 2018-2022 годы, объем финансирования 17 274,9 млн. рублей за счет средств федерального бюджета;

- Строительство мини-ТЭЦ «Зырянка». Сроки реализации 2018-2020 годы, объем финансирования 5 078,2 млн. рублей, из них за счет средств федерального бюджета 3 991,9 млн. руб., республиканского бюджета 1 086,3 млн. рублей.

Итого общий объем финансирования строительства, реконструкции и эксплуатации инфраструктурных объектов Северо-Якутской опорной составил 212 835,2 млн. рублей, из них за счет федерального бюджета 169 216,2 млн. рублей, республиканского бюджета 4 527,5 млн. рублей, внебюджетных источников 39 091,5 млн. рублей.

VIII. Необходимые меры господдержки и вопросы, требующие решения на государственном уровне

Таким образом, для гармоничного и эффективного развития Северо-Якутской опорной зоны, необходима реализация «якорных» системообразующих проектов по обеспечению деятельности внутреннего водного транспорта:

– Комплексный инвестиционный проект «Модернизация флота и строительство судов для обеспечения грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском бассейне. Строительство высокотехнологичной Жатайской судовой верфи на базе реконструкции и модернизации Жатайского судоремонтно-судостроительного завода»;

– Инвестиционный проект «Реконструкция и модернизация Морского порта Тикси».

Кроме того, предлагается рассмотреть возможность:

1. Внесения изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 года № 623 в части установления срока действия подпункта «в» пункта 108 Технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта», для судоходных компаний Ленского бассейна начиная с 2022 года;

2. Исключения из требований Технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта» сухогрузно-нефтеналивных судов типа «СПН», эксплуатируемых в арктических реках Ленского бассейна;

3. Создание МСПК «Усть-Яна» и минерально-сырьевых центров Северо-Якутской опорной зоны;

4. Внедрение механизма отложенных налоговых платежей (Tax Increment Financing, TIF) в целях финансирования инфраструктурных проектов, проектов комплексного развития территорий Арктической зоны Российской Федерации за счет средств частных инвесторов;

5. Передача в недропользование в установленном порядке следующих месторождений:

- золоторудное месторождение «Кючус», участка недр федерального значения;

- месторождения Куларского рудно-россыпного района по итогам завершения геологоразведочных работ (2017 г.).

6. Поэтапная реконструкция аэропортов СЯОЗ, входящих в состав ФКП «Аэропорты Севера»;

7. Реализация программы оптимизации локальной энергетики населенных пунктов (обновление и модернизация ДЭС, строительство объектов генерации ВИЭ);

8. Мероприятия на арктической территории Якутии для эффективного формирования ЧБЭУ:

- Строительство ТЭС в п. Черском (поэтапно до 198 МВт) и мини-ТЭЦ в п. Зырянка;

- Увеличение мощности Зырянского угольного разреза до 500-600 тыс. тонн угля в год.

9. Мероприятия по строительству транспортной инфраструктуры, в т.ч. а/д «Анабар» и «Яна»;

10. Обеспечение технологических проездов к месторождениям, в т.ч. «Кючус», «Верхне-Мунское» и «руч. Тирехтях»;

11. Создание в ДФО нового транспортного коридора на основе интермодального транспортного узла (Якутский индустриальный транспортно-логистический узел) в г. Якутске;

12. Строительство и реконструкция гидротехнических сооружений и проведение берегоукрепительных работ в рамках противопаводковых мероприятий;

13. Сохранение и развитие традиционных видов деятельности путем строительства модульных оленеводческих баз, убойных цехов, рыбопромысловых баз для производства продовольствия.

Предлагаемые меры государственной поддержки, предусматривающие восстановление Северного морского пути, дальнейшее развитие горнодобывающей и нефтегазодобывающей промышленности в континентальной части Арктики и арктическом шельфе моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря, а также развитие энергетической и транспортной инфраструктуры арктических и северных районов Республики Саха (Якутия), способствуют укреплению в целом геополитических интересов России в Арктическом регионе.

Приложение 1. Инвестиционные проекты, предусмотренные Государственными программами и Федеральными целевыми программами Российской Федерации

В государственных программах Российской Федерации и федеральных целевых программах на плановый период до 2020 года предусмотрено финансирование и софинансирование 5 проектов, включенных в Перечень промышленных (производственных) объектов и объектов инфраструктуры Северо-Якутской опорной зоны социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации. Общий предварительно подтвержденный объем средств из источников федерального бюджета на 2016-2019 гг. составляет 3 716,2 млн. рублей по следующим объектам:

Финансирование объекта «Пусковой комплекс Томмот - Якутск (Нижний Бестях) железнодорожной линии Беркакит - Томмот - Якутск» включению в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)».

Федеральным бюджетом на 2017 год предусмотрены средства в объеме 1,9 млрд. рублей для финансирования пускового комплекса Томмот – Якутск (Нижний Бестях) в целях завершения строительства объекта и ввода в 2017 году, которые отражены в приложении № 9 «Ведомственная структура расходов федерального бюджета на 2017 год» по статье «Финансовое обеспечение выполнения функций федеральных государственных органов, оказания услуг и выполнения работ (Капитальные вложения в объекты государственной (муниципальной) собственности)».

С окончанием строительства железной дороги Беркакит-Томмот-Якутск Республика Саха (Якутия) станет крупнейшей транзитной территорией в России, а город Якутск – транспортно-логистическим узлом на Дальнем Востоке. В этой связи, в перспективе необходимо рассмотреть вопрос создания международного меридионального транспортного коридора «Китай (Северо-Запад) – Сковородино – Якутск – Севморпуть – Западная Европа» как одного из элементов общего развития транспорта Восточно-Азиатской части Евразии. Реализация данного проекта сократит сухопутное расстояние до 2,5 тысяч километров за счет отсутствия необходимости пересечения границ при экспорте продукции из Азии в Западную Европу.

В рамках реконструкции аэропортов ФКП «Аэропорты Севера» - по объектам Аэропорт Тикси, Аэропорт Чокурдах, Аэропорт Саккырыр и аэропорт Среднеколымск получено предварительное заключение от Министерства транспорта Российской Федерации о включении объектов в проект ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы) с определением финансирования в общем объеме 1 264,3 млн. рублей на 2017 год.

Кроме того, в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» за счет

средств федерального бюджета на реконструкцию аэропорта Чокурдах предоставлено 500,9 млн. рублей. В рамках проведения работ по реконструкции аэропортов, в 2015 году из федерального бюджета были предоставлены средства на разработку проектно-изыскательских работ аэропортов Саккырыр, Среднеколымск и Белая Гора.

Реализация объекта «Строительство мостового перехода через реку Лена» планируется путем включения в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)». На текущий момент проводится работа по включению объекта в федеральную целевую программу. Мостовой переход обеспечит круглогодичную связь левобережной территории республики и ее столицы с железной дорогой и соединит сети федеральных и республиканских автомобильных дорог, будет обеспечено круглогодичное сообщение между Республикой Саха (Якутия), Амурской, Магаданской и Иркутской областями.

В Перечень инвестиционных проектов, планируемых к реализации на территории Дальнего Востока, из инвестиционных проектов, предполагаемых к реализации на Арктической зоне Российской Федерации, включена разработка нового месторождения алмазов Верхне-Мунское на территории Республики Саха (Якутия), в том числе временный технологический проезд до Верхне-Мунского месторождения (от г. Удачный до Верхне-Мунского месторождения, протяженность 150 км).

В систему Северного морского пути и внутренних водных путей входят порты и причалы на арктических реках Республики Саха (Якутия) для отгрузки грузов: Анабар (Юрюнг Хая), Яна (Нижнеянк, причал Усть-Куйга, Батагай), Индигирка (причал Белая Гора), Колыма (Зеленый Мыс, Зырянка).

На территории создаваемой опорной зоны предполагается расположить 15 аэропортов ФКП «Аэропорты Севера» - Саскылах, Оленек, Полярный, Жиганск, Тикси, Усть-Куйга, Батагай, Сакырыр, Депутатский, Мома, Белая гора, Чокурдах, Черский, Среднеколымск, Зырянка. Предварительная стоимость строительства и реконструкции составляет 37 300,1 млн. рублей. Аэропорт Саскылах передан в федеральную собственность в 2015 году от АК «АЛРОСА» (ПАО). Кроме того, на территории поселка Тикси расположена военная авиационная база Минобороны России, инфраструктура которой используется и в гражданских целях. Стоимость реконструкции порта Тикси составляет 196,9 млн. рублей. На сегодня аэропорты Севера принимают только воздушные суда третьего класса (Ан-24, Ан-26, Л-410, вертолеты всех типов).

Приложение 2. Маятский Алмазный МСЦ

Цель создания МСЦ: экономическое развитие северных районов Республики Саха (Якутия), обеспечение алмазным сырьем.

Задача создания МСЦ: промышленное освоение россыпных месторождений прииска Маят, расположенного в Анабарском районе Республики Саха (Якутия)

Статус проекта: Действующий (реализуемый).

Инвестор: АО «Алмазы Анабара» (дочерняя компания АК «АЛРОСА» (ПАО)).

Объем инвестиций: Составляет 17,3 млрд. руб. совместно с МСЦ «Молодо», которые направляются на капитальное строительство и приобретение оборудования для выполнения горных работ.

Лицензиат: АО «Алмазы Анабара» (в том числе ОАО «Нижне-Ленское»), лицензии ЯКУ02647КЭ, ЯКУ02649КР, ЯКУ13260КР, ЯКУ13662КЭ, ЯКУ04619КЭ, ЯКУ04610КР, ЯКУ04621КЭ, ЯКУ04618КЭ, ЯКУ04736КЭ со сроками действия начиная от 2008 г до 2035 г.

Предполагаемый объем добычи и вывоза: около 3.5 млн. карат в год. Вывоз концентрата не требуется.

Поставка на переработку: Алмазное сырье поставляется алмазогранильным предприятиям по договорам АК «АЛРОСА» (ПАО).

Рынки продукции: внутренний и внешний рынок.

Транспортная инфраструктура:

В летний период завоз грузов осуществляется по двум направлениям:

1. Через СМП из порта Архангельска до Анабарского залива с последующей распаузкой на мелкосидящие суда класса река-море, которые доставляют груз до порта Юрюнг-Хая на реке Анабар.

2. От г. Якутска через реку Лена до порта Юрюнг-Хая.

Завоз грузов в зимнее время ЖД до станции Беркакит, далее автотранспортом в г. Якутск до открытия автозимника. Далее доставка до прииска.

В целях обеспечения бесперебойного завоза и вывоза грузов для нужд МСЦ необходимо строительство современных высокопроизводительных судов речного класса в Ленском бассейне.

Энергетическая инфраструктура

Источниками энергоснабжения являются дизельные станции (ДЭС), работающие исключительно на привозном топливе. Установленная мощность суммарно на месторождениях прииска примерно 23 МВт.

Основные риски реализации проекта

Неблагоприятная конъюнктура на мировом алмазном рынке.

Приложение 3. Верхне-Мунский алмазный МСЦ

Цель создания МСЦ: экономическое развитие северных районов Республики Саха (Якутия), обеспечение алмазным сырьем.

Задача создания МСЦ: промышленное освоение месторождения Верхне-Мунское, расположенного в Оленекском районе Республики Саха (Якутия)

Статус проекта: Строящийся (реализуемый).

Инвестор: АК «АЛРОСА» (ПАО).

Объем инвестиций: Составляет 63,0 млрд. руб., в т.ч. 8,5 млрд. руб. направляются на строительство технологического проезда к месторождению от п. Удачный за счет средств федерального бюджета².

Лицензиат: АК «АЛРОСА» (ПАО), лицензии ЯКУ15160КЭ (07.06.2011-01.06.2031).

Предполагаемый объем добычи и вывоза: Вывоз концентрата не требуется.

Поставка на переработку: Алмазное сырье поставляется алмазогранильным предприятиям по договорам АК «АЛРОСА» (ПАО).

Рынки продукции: внутренний и внешний рынок.

Транспортная инфраструктура

Завоз грузов осуществляется с порта Осетрово по реке Лена до порта Ленск, потом по круглогодичной автодороге с г. Ленска через г. Мирный до г. Удачного.

В целях обеспечения бесперебойного завоза и вывоза грузов для нужд МСЦ необходимо строительство современных высокопроизводительных судов речного класса в Ленском бассейне.

Энергетическая инфраструктура

Источниками энергоснабжения являются дизельные станции (ДЭС), работающие исключительно на привозном топливе. Установленная мощность суммарно на месторождениях прииска примерно 6 МВт.

Основные риски реализации проекта

Неблагоприятная конъюнктура на мировом алмазном рынке.

² По Постановлению Правительства РФ от 16.10.2014 г. №1055

Приложение 4. Томторский МСЦ редкоземельных металлов

Цель создания МСЦ: экономическое развитие северных районов Республики Саха (Якутия), обеспечение российской промышленности редкоземельными металлами.

Задача создания МСЦ: промышленное освоение участка Буранный Томторского месторождения редкоземельных металлов, расположенного в Оленекском национальном эвенкийском улусе.

Статус проекта: Проектируемый.

Инвестор: ООО «ТриАрк Майнинг» (дочерняя компания ООО «Ростех- Глобальные Ресурсы»).

Объем инвестиций: общая стоимость проекта составляет 27,8 млрд. руб., из которых 16,6 млрд. руб. планируется привлечь из федерального бюджета и направить на создание необходимой инфраструктуры, в том числе на строительство ДЭС Томтор.

Лицензиат: ООО «Восток Инжиниринг» (дочернее предприятие ООО «ТриАрк Майнинг») лицензия ЯКУ15763ТЭ, срок действия 06.08.2014-31.08.2034.

Степень подготовленности сырьевой базы к освоению: проводятся поисково-оценочные работы; подсчет запасов месторождения не позднее 31.08.2019 г.

Сроки реализации проекта: начало разработки месторождения: не позднее 31.07.2023 г, выход предприятия на проектную мощность не позднее 31.08.2024 г.

Предполагаемый объем добычи и вывоза: 150 тыс. тонн руды в год. Производство ниобия – 8 тыс. тонн, разделенных оксидов редкоземельных металлов 11,5 тыс. тонн в год.

Поставка на переработку: ООО «Краснокаменский гидрометаллургический комбинат» (Забайкальский край, г. Краснокаменск), дочернее предприятие ООО «ТриАрк Майнинг» действует с 03.08.2015 г.

Рынки продукции: внутренний рынок.

Схема вывоза сырья (180 тыс. тонн естественной влажности) предполагает сезонное использование автозимника (ноябрь-апрель) от участка Буранный Томторского месторождения по портопункта Приленск; складирование руды до периода навигации; перевозку речным транспортом (май/июнь - сентябрь/октябрь) по реке Лена до портопункта Качикатцы; перевозку автотранспортом и складирование на железнодорожной станции Кердем Амуро-Якутской магистрали и отгрузку железнодорожным транспортом для переработки в г. Краснокаменск 2 (Забайкальский край). Перевозка руды осуществляется в биг-бэгах (мягких контейнерах) вместимостью 3,5 т, что исключает как рассыпание руды по маршруту, так и смерзание контейнеров во время хранения.

Транспортная инфраструктура Создание технологической транспортной инфраструктуры включает:

- Строительство зимника Томтор (участок Буранный) – портопункт Приленск протяженностью 500 км для строительства и снабжения горнодобывающего предприятия, вывоза продукции.

- Строительство в портопункте Приленск причала грунто-насыпного типа, причала приема и базы хранения ГСМ, создание площадки хранения руды в объеме 270 тыс. тонн.

- Строительство в портопункте Качикатцы причала грунто-насыпного типа с площадкой для перевалки руды на автомобильный транспорт.

- Строительство технологической дороги портопункт Качикатцы – железнодорожная станция Кердем и площадки хранения руды в объеме 270 тыс. тонн на ней.

Потребность в транспортных средствах:

- Перевозки по автозимнику Томтор-Приленск: 63 автосамосвала грузоподъемностью 35 тонн типа Камаз/Scania; • Портопункт Приленск: 4 крана, 3 грузовика;

- Транспортировка по р. Лена: 4 буксира проекта 428 (осадка средняя порожнем, м: 1,69; мощность ГД, э.л.с.: 2x1050; скорость без состава, км/ч: 23; автономность, сут.: 12; возможно плавание в битом льду) и 12 барж проекта 16800 (баржа-площадка г/п 2500-3000 т.; тип судна: металлическая баржа-площадка; назначение: перевозка минерально-строительных материалов, угля, леса; осадка с грузом 3000 т средняя 2,5 м; осадка с грузом 2500 т средняя 2,2 м);

- Портопункт Качикатцы: 2 крана, 10 грузовиков;

- Отгрузка руды по железной дороге: 2000 вагонов по 93 т руды в каждом. Развитие региональной транспортной инфраструктуры связано со строительством автозимника продленного действия «Анабар» (1167-й км а/д «Виллюй» - Мирный - Удачный - Оленек - Саскылах - Юрюнг Хая), трасса которой будет пролегать через Верхне-Мунское и Томторское месторождения.

В целях обеспечения бесперебойного завоза и вывоза грузов для нужд МСЦ необходимо строительство современных высокопроизводительных судов речного класса в Ленском бассейне.

Энергетическая инфраструктура:

Источниками энергоснабжения являются дизельные станции (ДЭС), работающие исключительно на привозном топливе. Для обеспечения потребности производства планируется строительство ДЭС Томтор (мощность не определена).

Основные риски реализации проекта:

- Не разработана технология переработки томторской руды. Неблагоприятная конъюнктура на рынках ниобия и редкоземельных металлов; снижение стоимости корзины продукции Томторского месторождения; перспективы роста цен на продукцию на рынке маловероятны. Возможная неплатежеспособность инициаторов проекта по предоставленным на его осуществление кредитам и займам.

Приложение 5. Западно-Анабарский нефтяной МСЦ

Цель создания МСЦ: экономическое развитие северных районов Республики Саха (Якутия); обеспечение углеводородным сырьем.

Задача создания МСЦ: промышленное освоение нефтегазового месторождения Западно-Анабарское, расположенного в Анабарском районе Республики Саха (Якутия).

Статус проекта: Проектируемый.

Инвестор: ООО «Анабарнефтегаз» (дочерняя компания АО «НК Туймаада-Нефть»).

Объем инвестиций: Составляет 364,7 млрд. руб., в т.ч. 7,1 млрд. руб. на поисково-оценочный этап.

Лицензиат: ЯКУ15399НР (01.08.2012- 14.04.2033)

Степень подготовленности сырьевой базы к освоению: Запасы категории С1+С2 нефти 80,5 млн.тн (геологические) и 16,1 млн.тн (извлекаемые).

Сроки реализации проекта: будет определен проектом

Предполагаемый объем добычи и вывоза: Объем добычи нефти – 12 млн. тн. в год, газа – 10 млрд. м³ в год и газового конденсата – 114 тыс.тн в год.

Поставка на переработку: Поставка на переработку будет осуществляться через СМП.

Рынки продукции: внутренний и внешний рынок.

Транспортная инфраструктура

Основной объем завоза грузов будет осуществляться через СМП из порта Архангельска до Анабарского залива с последующей распаузкой на мелкосидящие суда класса река-море, которые доставляют груз до порта Юрюнг-Хая на реке Анабар.

Для эффективного вывоза сырья необходимо построить нефтепровод с выносным терминалом и эстакадой для погрузки на морские танкера в Устье р. Анабар.

В целях обеспечения бесперебойного завоза и вывоза грузов для нужд МСЦ необходимо строительство современных высокопроизводительных судов класса «река-море» в Ленском бассейне.

Энергетическая инфраструктура

Источниками энергоснабжения являются дизельные станции (ДЭС). Установленная мощность будет определена проектом по итогам поисково-оценочных работ.

Основные риски реализации проекта

Неблагоприятная конъюнктура на мировом рынке углеводородов.

Приложение 6. Алмазный МСЦ Молодо

Цель создания МСЦ: экономическое развитие северных районов Республики Саха (Якутия), обеспечение алмазным сырьем.

Задача создания МСЦ: промышленное освоение россыпных месторождений прииска Молодо, расположенного в Булунском районе Республики Саха (Якутия)

Статус проекта: Действующий (реализуемый).

Инвестор: АО «Алмазы Анабара» (дочерняя компания АК «АЛРОСА» (ПАО)).

Объем инвестиций: Составляет 17,3 млрд. руб. совместно с МЦС «Маятский», которые направляются на капитальное строительство и приобретение оборудования для выполнения горных работ.

Лицензиат: ОАО «Нижне-Ленское», лицензии ЯКУ04641КЭ (10.05.2016-31.12.2016) и ЯКУ15887КЭ (26.06.2015-30.06.2035).

Предполагаемый объем добычи и вывоза: около 1,5 млн. карат в год. Вывоз концентрата не требуется.

Поставка на переработку: Алмазное сырье поставляется алмазогранильным предприятиям по договорам АК «АЛРОСА» (ПАО).

Рынки продукции: внутренний и внешний рынок.

Транспортная инфраструктура

В летний период завоз грузов осуществляется по двум направлениям:

- Через СМП из порта Архангельска до Анабарского залива с последующей распаузкой на мелкосидящие суда класса река-море, которые доставляют груз до порта Приленск на реке Лена.

- От г. Якутска через реку Лена до порта Приленск.

Завоз грузов в зимнее время ЖД до станции Беркакит, далее автотранспортом в г. Якутск до открытия автозимника. Далее доставка до прииска.

В целях обеспечения бесперебойного завоза и вывоза грузов для нужд МСЦ необходимо строительство современных высокопроизводительных судов речного класса и класса «река-море».

Энергетическая инфраструктура

Источниками энергоснабжения являются дизельные станции (ДЭС), работающие исключительно на привозном топливе. Установленная мощность суммарно на месторождениях прииска около 6 МВт.

Основные риски реализации проекта

Неблагоприятная конъюнктура на мировом алмазном рынке.

Приложение 7. МСПК «Усть-Яна»

Цель создания МСПК: экономическое развитие северных районов Республики Саха (Якутия); обеспечение остродефицитными и стратегическими видами сырья.

Задача создания МСПК: промышленное освоение месторождения россыпного олова «руч. Тирехтях», оловорудных месторождений «Депутатское» и «Чурпуннья», золоторудного месторождения «Кючус», месторождения редкоземельных металлов Центральная-Нижняя и шельфового месторождения олова Чокурдахское, расположенных в Усть-Янском районе Республики Саха (Якутия).

Статус проекта: Проектируемый, перспективный.

Инвестор: ОАО «Янолово», ЗАО «ГОК Депутатский».

Объем инвестиций: Общий объем инвестиций будет определен по итогам разработок технических проектов по разработке месторождений.

Лицензиат: ОАО «Янолово», лицензия ЯКУ15160КЭ (07.06.2011-01.06.2031).

ЗАО «ГОК Депутатский», лицензия ЯКУ02643ТЭ (09.04.2008-01.03.2028).

К нераспределенным участкам недр относятся месторождения «Кючус» и «Чокурдахское» (участки недр федерального значения), Центральная-Нижняя и Чурпуннья.

Степень подготовленности сырьевой базы к освоению: Балансовые запасы по месторождениям:

«Кючус» – золото, 175 тыс. тонн (нераспределённый фонд);

«Куларский рудно-россыпной район» – редкоземельные металлы 1,3 тыс. тонн (нераспределённый фонд), также ведутся геологоразведочные работы силами УГРК «Уранцветмет»;

«Ручей Тирехтях» – олово россыпное, 74 тыс. тонн (ОАО «Янолово»);

«Депутатское» – олово рудное, 256 тыс. тонн (ЗАО ГОК «Депутатский»);

«Чурпуннья» - олово рудное, 20,5 тыс. тонн (нераспределенный фонд).

Сроки реализации проекта: Будут определены после разработки технических проектов.

Предполагаемый объем добычи и вывоза: Объем добычи олова на месторождении «руч. Тирехтях» составит 2,5-7,5 тыс. тонн (40%) концентрата в год при выходе на проектную мощность. Производительная мощность в Депутатском ГОКе будет равна 560 тыс. тонн в год. По остальным месторождениям объемы добычи будут известны после разработки технических проектов.

Поставка на переработку: Для данного МСПК предполагается строительство Единого центра переработки сложнокомпонентных руд и концентратов упорных руд в п. Нижний-Бестях, включающего окончательное обогащение и гидрометаллургию концентратов.

Рынки продукции: в основном планируется внутренний рынок.

Транспортная инфраструктура

В летнее время завоз грузов и вывоз концентратов планируется по реке Лена (п. Нижний-Бистях) и Яна (п. Усть-Куйга). Основным пунктом отгрузки концентрата будет речной порт Усть-Куйга, до него концентрат будет доставляться по существующей автодороге круглогодичного действия «Депутатский - Усть-Куйга» и проектируемым автодорогам (круглогодичные и автозимники) от месторождений Усть-Янского района.

В целях эффективного освоения месторождений Янской территории комплексного развития и завоза жизнеобеспечивающих грузов необходимо строительство автомобильной дороги «Яна» (Теплый Ключ - Тополиное - Батагай - Нижнеянск) на участке Батагай - Усть-Куйга - Нижнеянск, протяженностью 737 км (автозимник продленного действия) в период с 2020 по 2030 годы.

В целях обеспечения бесперебойного завоза и вывоза грузов для нужд МСЦ необходимо строительство современных высокопроизводительных судов речного класса и класса «река-море».

Энергетическая инфраструктура

Источниками энергоснабжения являются дизельные станции (ДЭС) и ТЭЦ в п. Депутатский. Установленная мощность на объектах месторождения «руч. Тирехтях» примерно 6 МВт, в Депутатском 15 МВт. По другим объектам мощность будет определена по мере разработки технических проектов.

Необходимые меры государственной поддержки

1. Проведение геолого-экономической оценки месторождений полезных ископаемых Усть-Янского района в рамках государственного заказа Роснедр за счет средств государственной программы РФ «Воспроизводство и использование природных ресурсов».

2. Создание ТОСЭР «Недропользование и ресурсопереработка».

3. Софинансирование строительства магистральных объектов инфраструктуры за счет средств государственного бюджета:

3.1. в рамках создания ТОСЭР «Недропользование и ресурсопереработка»;

3.2. по Постановлению Правительства РФ от 16.10.2014 г. №1055;

3.3. с применением механизма ТИФ или в рамках концессии.

Основные риски реализации проекта

Неблагоприятная конъюнктура на мировом рынке металлов.

Приложение 8. Угольный МСЦ Зырянский

Цель создания МСЦ: экономическое развитие северных районов Республики Саха (Якутия); обеспечение топливно-энергетическим сырьем ТЭС в п. Черский.

Задача создания МСЦ: промышленное освоение месторождения каменного угля Надеждинский, расположенного в Верхнеколымском районе Республики Саха (Якутия)

Статус проекта: Проектируемый.

Инвестор: ЗАО «Зырянские угольный разрез».

Объем инвестиций: Инвестиции будут направлены на расширение мощностей предприятия.

Лицензиат: ЗАО «Зырянские угольный разрез», лицензии ЯКУ15160КЭ (14.01.2010-31.12.2019)

Степень подготовленности сырьевой базы к освоению: Балансовые запасы угля на 01.01.2016 года составляли 42,51 млн. тонн. В целом, разведанные и подтвержденные запасы Зырянского угольного месторождения для открытой добычи, составляют 127,40 млн. тонн и обеспечивают необходимый уровень добычи на срок свыше 100 лет.

Предполагаемый объем добычи и вывоза: 500-600 тыс. тонн в год, в том числе объем вывоза для ТЭС в п. Черский (198 МВт) 380 тыс. тонн.

Поставка на переработку: Каменный уголь для нужд ТЭС в п. Черский будет транспортироваться по реке Колыма с порта п. Зырянка до речного порта Зеленый мыс.

Рынки продукции: в основном ТЭС в п. Черский.

Транспортная инфраструктура

Завоз грузов осуществляется в летнее время по реке Колыма, а в зимнее по автозимнику «Арктика» до п. Зырянка.

В целях обеспечения бесперебойного завоза и вывоза грузов для нужд МСЦ необходимо строительство современных высокопроизводительных судов класса «река-море» в Ленском бассейне.

Энергетическая инфраструктура

Источниками энергоснабжения являются дизельные станции (ДЭС), работающие исключительно на привозном топливе. Необходимо строительство мини-ТЭЦ (12 МВт) в п. Зырянка.

Необходимые меры государственной поддержки

1. Софинансирование реконструкции причальных сооружений ООО «Зеленомысский речной порт» за счет средств государственного бюджета:

1.1. по Постановлению Правительства РФ от 16.10.2014 г. №1055;

1.2. с применением механизма ТИФ или в рамках концессии для расширения мощностей предприятия.

Основные риски реализации проекта

Принятие Минэнерго России варианта развития энергосистемы Магаданской области и Чаун-Билибинского энергоузла, не предусматривающего строительство ТЭС в п. Черский с мощностью 198 МВт.