

Транспортная инфраструктура Арктики в свете развития проектов до 2030 года

Докладчик: Каткова Софья Викторовна
Эксперт ООО «Морстройтехнология»

Профиль работы МСТ определяет наш подход к анализу логистики:

- Предпроектные проработки различной глубины и сложности: бизнес-планы, концепции, декларации о намерениях, обоснование инвестиций;
- Проектирование:
 - универсальных и специализированных (контейнерных, навалочных, наливных и др.) портовых терминалов;
 - объектов транспортно-складского назначения (логистических центров);
 - гидротехнических сооружений (оптимизация конструкций);
- Авторский надзор и техническое сопровождение строительства;
- Генпроектирование;
- Консультационные и инжиниринговые услуги;
- Обследование причалов, зданий и сооружений;
- Инженерные изыскания;
- Маркетинговые исследования грузопотоков, оптимизация логистики предприятий, оценка коммерческой эффективности.



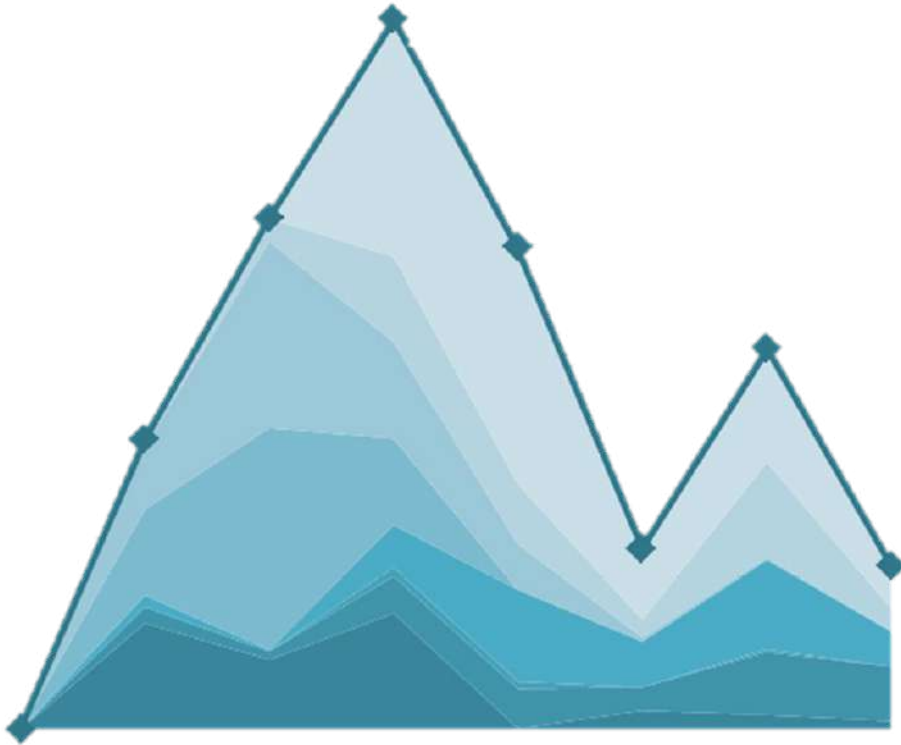
Порт Тикси



Порт Амдерма



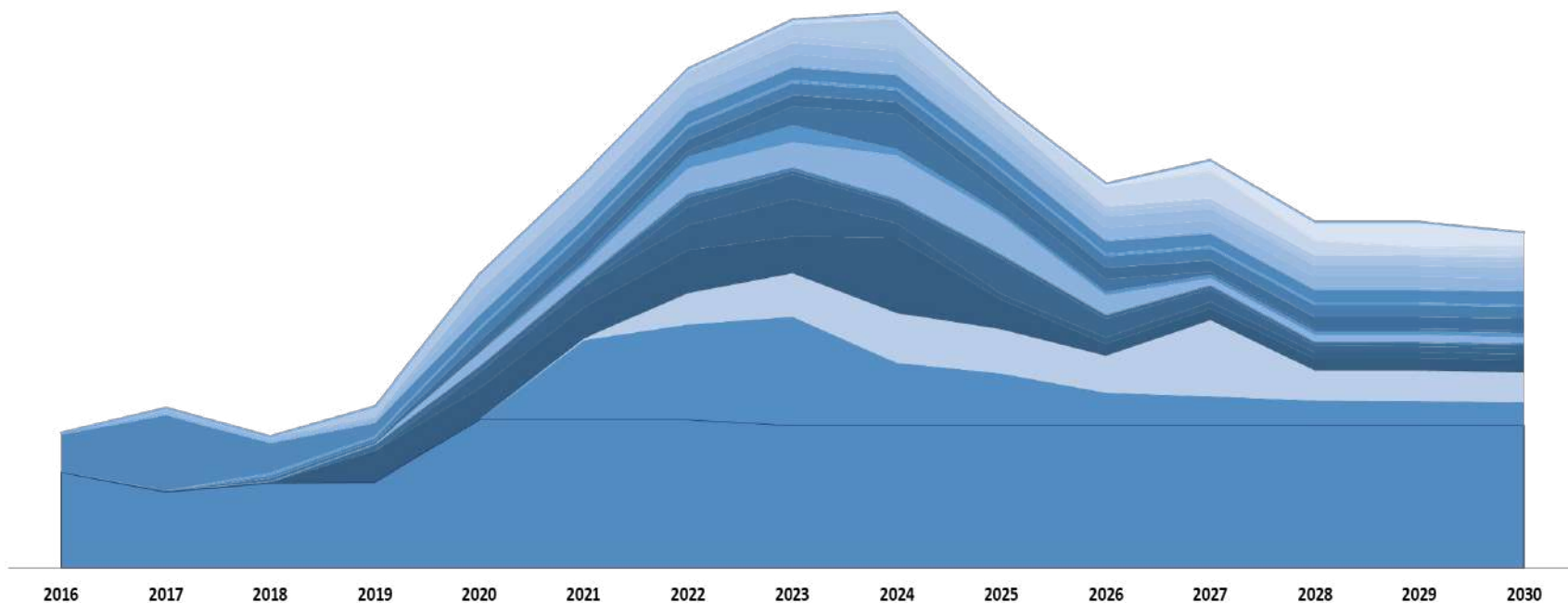
«Пики» отдельного месторождения



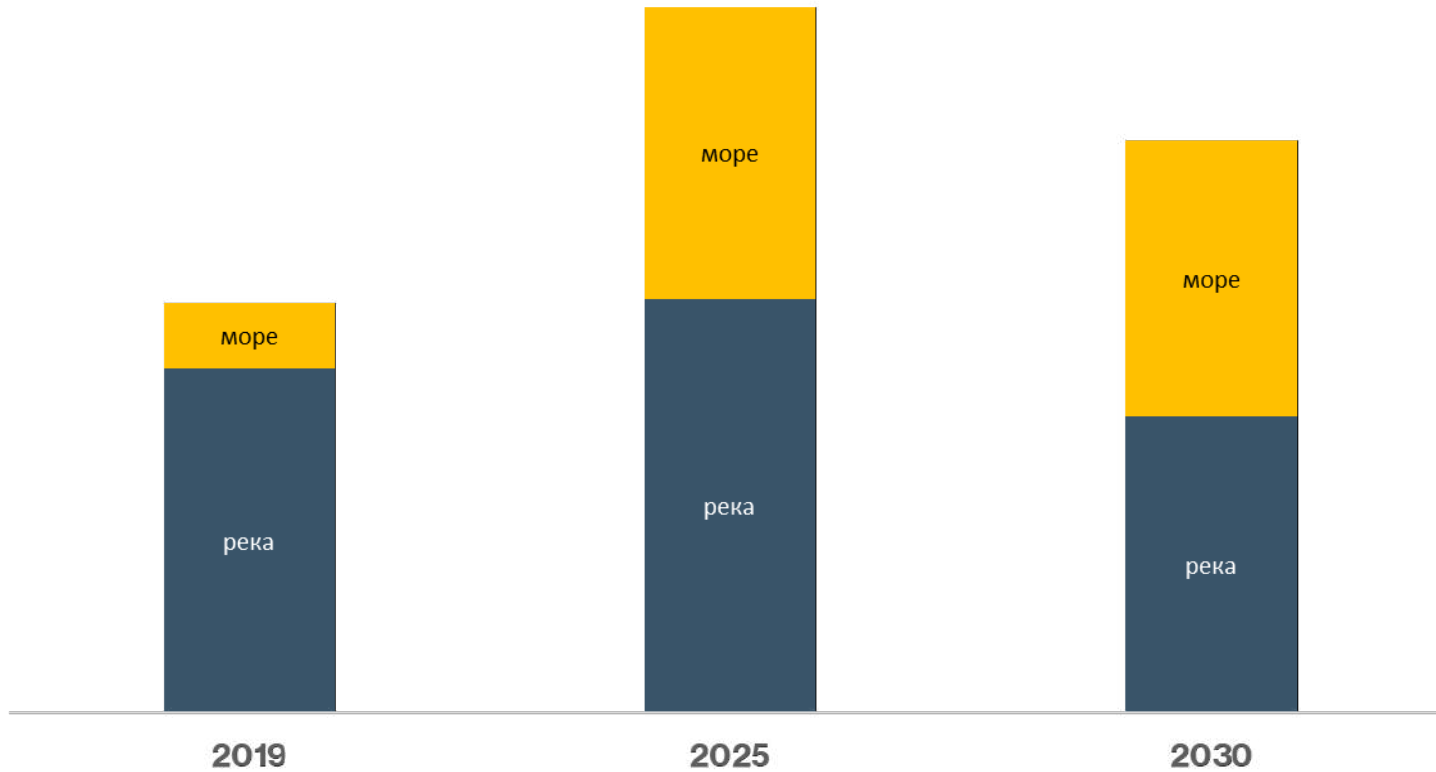
- Пиковый характер поставок материалов и оборудования в период освоения.
- Неясность с достаточностью инфраструктуры в регионе.
- Сезонность отгрузок. Сложный ветроволновой режим в точках выгрузки.
- Высокая стоимость строительства в условиях Крайнего Севера – неясность с использованием существующей «чужой» инфраструктуры.
- Неуправляемый и непрогнозируемый поток грузов в точке выгрузки.

Есть ли в Арктике резервы?

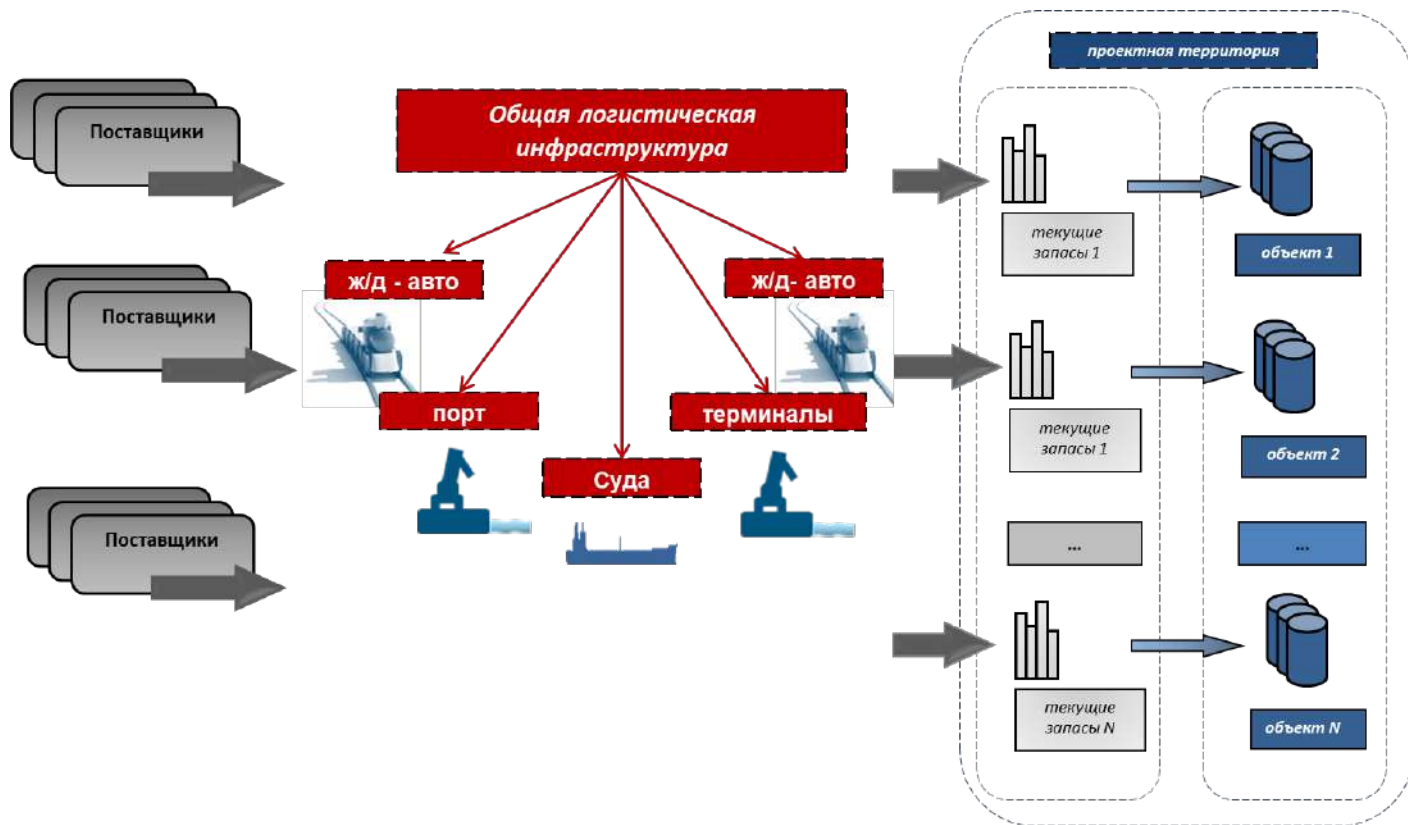
Крайне высокая неравномерность завоза, плохая управляемость этими проектами со стороны инвесторов часто создают критичные условия для терминалов и судовладельцев.



Распределение «море-река» по регионам – самый важный прогноз ввозимого грузопотока



Логистическая инфраструктура – общая для всех



- Сейчас идет формирование стратегии развития территорий в каждом регионе в связи бурным освоением проектов добычи.
- Вопросы уклона в «прожекторство» и поиск **ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ** грузовой базы (транзитные контейнеры, зерно и пр...) для окупаемости инфраструктурных проектов подменяют понятия здравого смысла: необходимо начать с пространственного планирования и создания **НЕБОЛЬШИХ** опорных точек освоения территорий, которые включают морские инфраструктурные объекты, размещенные **ОПТИМАЛЬНО** по отношению к будущим инвестиционным проектам тяготеющих территорий.
- Активность в этих опорных точках стимулирует инвесторов и дает уверенность решения вопросов доставки МТР и персонала с меньшими рисками и оптимальными ценами и более планомерно.
- Для морских опорных пунктов не требуются значительные глубины, достаточно ориентироваться на осадки судов существующего в Арктике сухогрузного флота и на суда смешанного «река-море» класса.
- В этих опорных пунктах должны появиться логистические сервисы, так как обработка генеральных грузов требует больше людей и площадей для накопления и хранения.



Спасибо за внимание!