

**Некоммерческое партнерство Консорциум «СОЮЗНЕФТЕГАЗИНВЕСТ» (НП КСНГИ)
Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ)
Общество с ограниченной ответственностью «ТрансСахалинИнвест»**

Транс-Сахалинский инфраструктурный проект ТрансСахалин

**Строительство железнодорожной линии
Селихин (Хабаровский край) – Ныш (Сахалинская область),
с тоннельным (мостовым) переходом через пролив Невельского и
развитием железнодорожной сети на острове Сахалин**

В работе использованы материалы ТЭО «Комплексное обоснование проекта строительства железнодорожной линии материк – о. Сахалин с мостовым (тоннельным) переходом через пролив Невельского», выполненные группой отраслевых и академических институтов: Гипротранс - ТЭИ, ОАО "МОСГИПРОТРАНС и др., а также - тезисы последних сообщений в печати и на экономических форумах первых лиц государства, руководителей администрации Сахалинского и Хабаровского регионов, президента РАО РЖД В.Якунина, помощника президента РФ и экс-министра транспорта И. Левитина, а также руководителя министерства – Минвостокразвития РФ В.Ишаева.

Москва, 2013 год



Миссия Проекта

- **Создание нового железнодорожного транспортного коридора между Востоком и Западом**
- * Проект предусматривает инфраструктурное и экономическое развитие Сибири и Дальнего Востока, включая о.Сахалин с использованием механизмов ГЧП
- ** Проект предполагает заинтересованность и участие частного бизнеса стран Евросоюза и Тихоокеанского региона в качестве соинвесторов проекта и перевозчиков трансконтинентальных грузов



Цели и задачи Проекта

- **Цели проекта:**

1. Создание транспортной инфраструктуры для развития регионов Сибири, Дальнего Востока России и о.Сахалин и обеспечение транспортного сообщения между ними и другими российскими регионами;
2. Обеспечение транспортного сообщения с Японией и другими странами юго-восточной Азии посредством железнодорожного и водного транспорта.

- **Основные задачи проекта:**

1. Использование механизмов ГЧП для привлечения инвестиций в проект;
2. Создание современной транспортной инфраструктуры указанных регионов;
3. Создание мультипликативного эффекта для развития ресурсной и производственной базы российских территорий, экономический рост региональных экономик и в целом ВВП РФ.



Предпосылки реализации Проекта

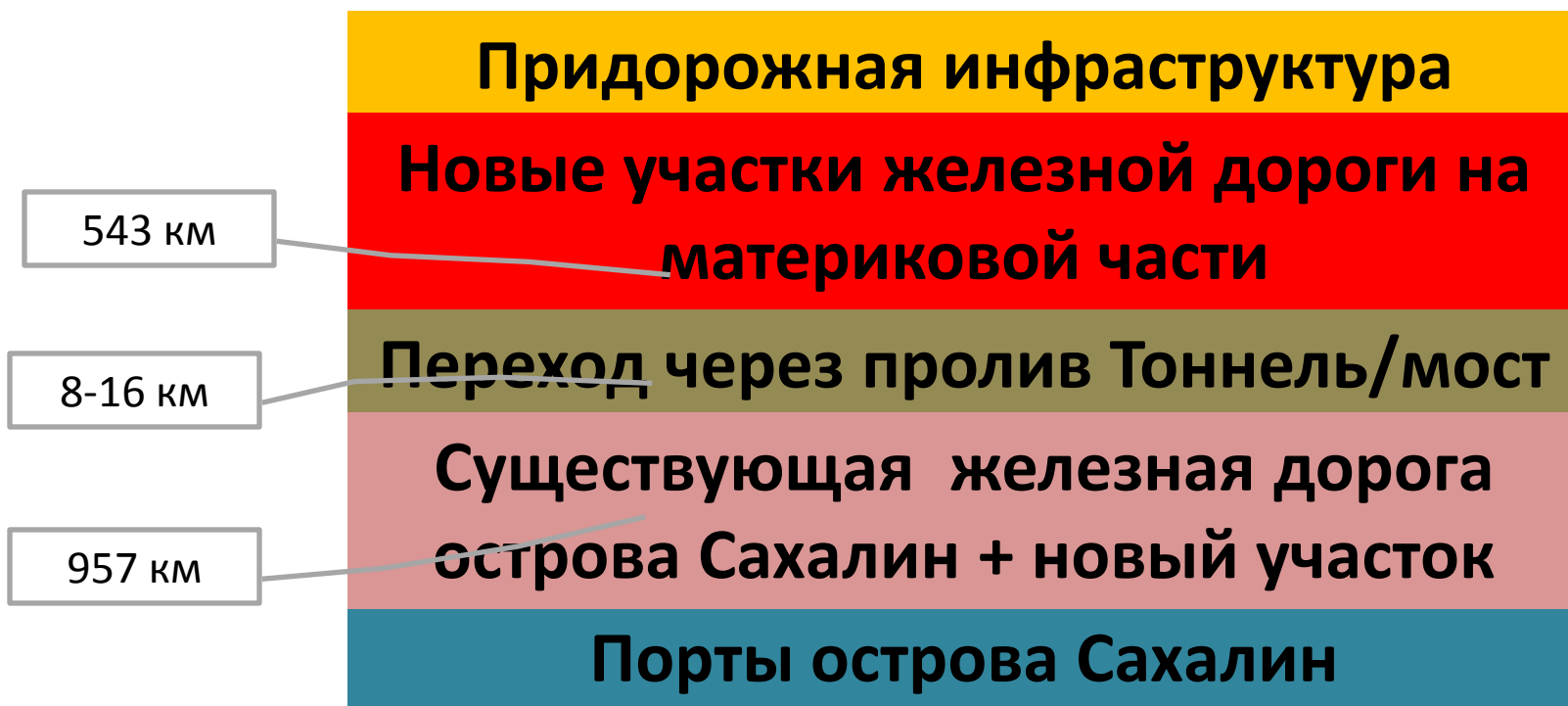
- Обеспечение устойчивой транспортной связи между Сахалином и материком является важнейшей социально-экономической и геополитической задачей и определяется, целым рядом причин:
- 1) В ближайшие три-четыре года практически будут исчерпаны технические возможности паромной переправы Ванино – Холмск.
- 2) Идет ускоренное социально-экономическое развитие Сахалинской области, по инвестиционной активности занимающей третье место после Москвы и Санкт-Петербурга.
- 3) Строительство подводной ж.д. линии длиной 550 км Селихин – Ныш обеспечит всесезонный доступ к использованию природных ресурсов прилегающих территорий Хабаровского края.
- 4) Имеет место обострение борьбы за рынок трансконтинентального транзита на направлении Япония – Европа (Центральная Азия).
- **Объективными предпосылками создания такого коридора являются:**
 - – значительное (на 20–30 суток) сокращение полного времени доставки грузов;
 - – сокращение среднего расстояния доставки почти вдвое;
 - – снижение тарифной стоимости доставки на 15–20%;
 - – экономия на снижении банковского кредитования грузовой массы в размере 0.6–1.1 тыс. долл. США на 1 ТЕУ, что составляет около 2/3 величины стоимости фрахта.
- 5) На стадии выполнения Проекта ожидаются качественные положительные изменения, которые связаны с усилением военно-стратегического потенциала России в регионе и повышением национальной безопасности страны, за счет перспектив получения ещё одного надежного всесезонного северно-широтного выхода России в Тихий океан и на рынок внешней торговли стран АТР.



Проект предусматривает

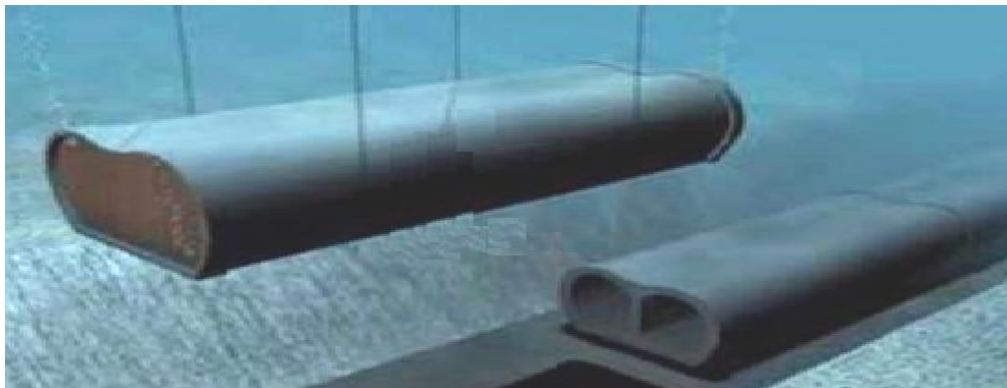


Части Проекта



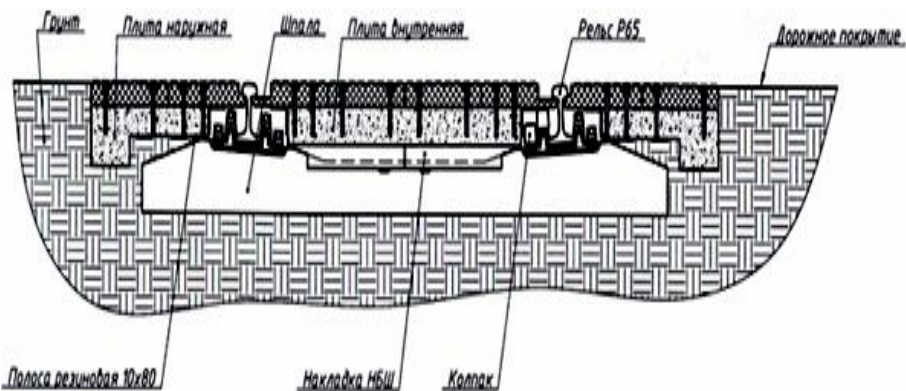


Вариант туннельного перехода

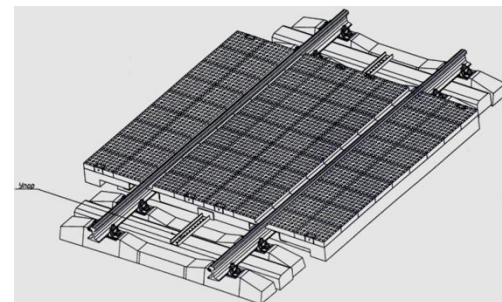


Вариант строительства ж/д туннеля способом погружения крупных секций (по типу туннеля «Мармарай» через пролив Босфор).

Крепления резино-железобетонного настила для проезда автотранспорта в ж/д туннеле



Внешний вид резино-железобетонного настила для проезда автотранспорта в ж/д туннеле



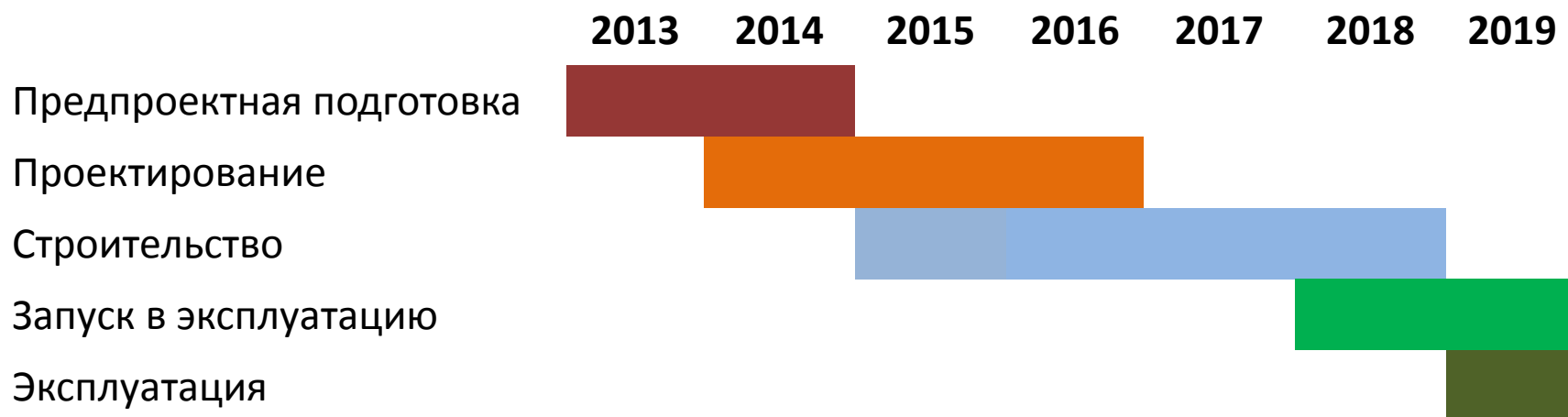
Предварительная оценка инвестиций*

Группа затрат	Затраты	Инвестиции минимум	Инвестиции максимум
ЖД участок по материковой части	Проектирование	400	800
	Строительство	4000	8000
Переход через пролив	Проектирование	50	200
	Строительство	500	2000
Расширение ЖД колеи на острове Сахалин и строительство нового участка от сети до перехода	Проектирование	200	600
	Строительство	2000	6000
Порты	Проектирование	50	200
	Строительство	500	2000
Объекты инфраструктуры	Проектирование	100	300
	Строительство	1000	3000
Запуск в эксплуатацию		500	2000
ИТОГО	Эквивалент МЛН.ЕВРО	9300	25100

* - размер инвестиций может быть определен более точно после подготовки проекта и подробного бизнес-плана



Предварительные этапы и сроки



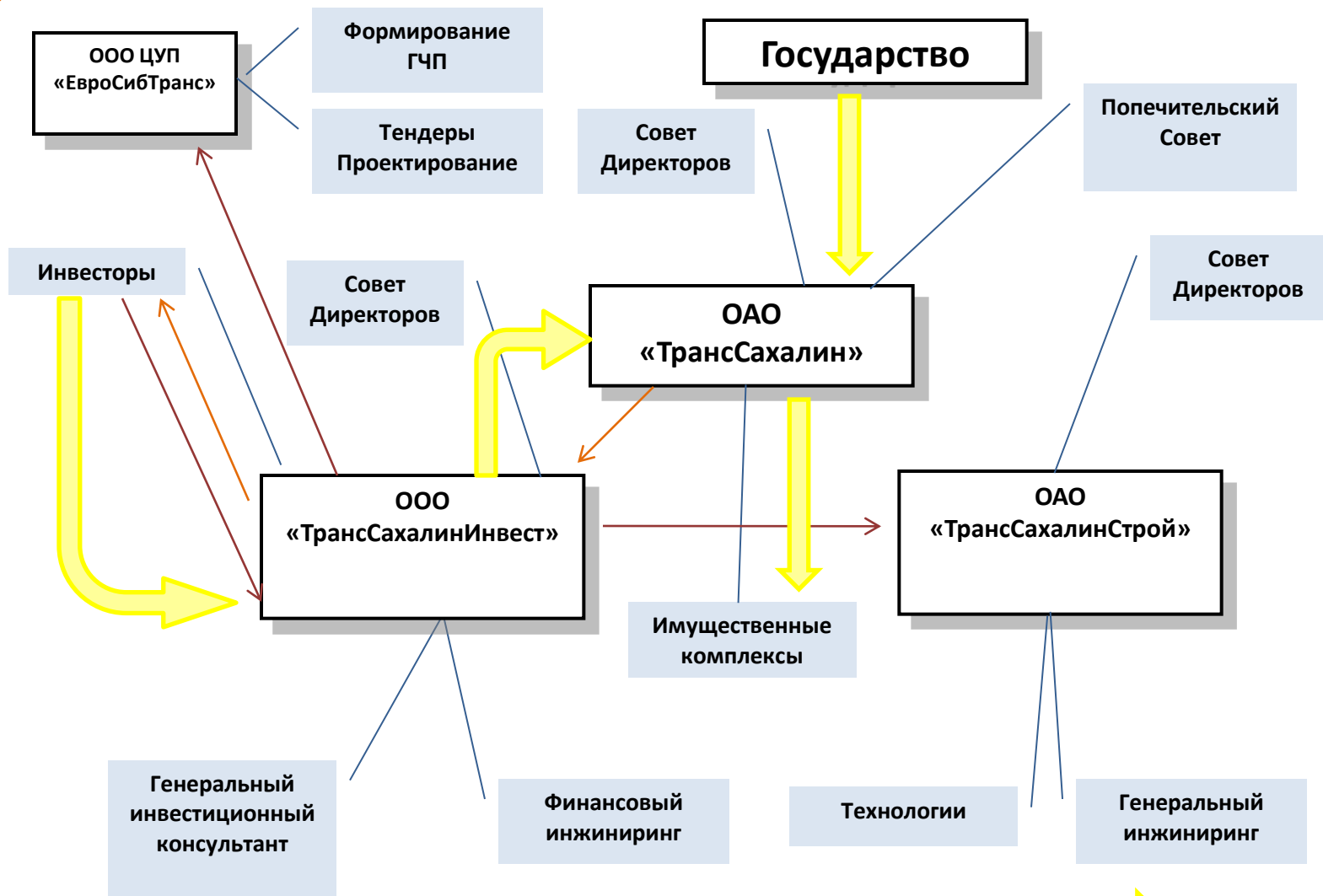


Интересы основных участников Проекта

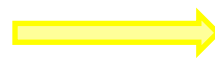




Контуры структуры Проекта



Условные обозначения:



Структура владения



инвестиционные



возвратные



Сопутствующие проекты

- Развитие минерально-сырьевой базы Дальнего Востока
- Развитие регионов Дальнего Востока (экономика, строительство, социальная сфера)
- Развитие электрогенерации Дальнего Востока
- Развитие логистических терминалов
- Развитие нефтегазовой транспортной инфраструктуры
- Другие

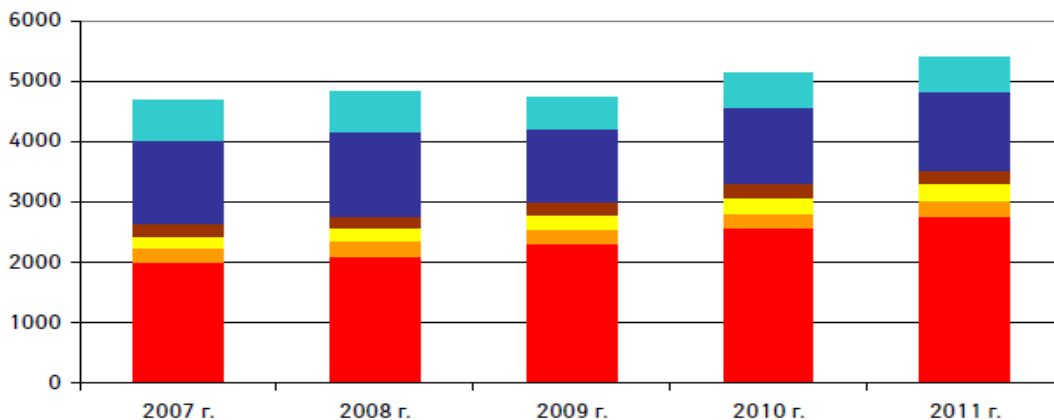


Факторы, обуславливающие потребность в Проекте

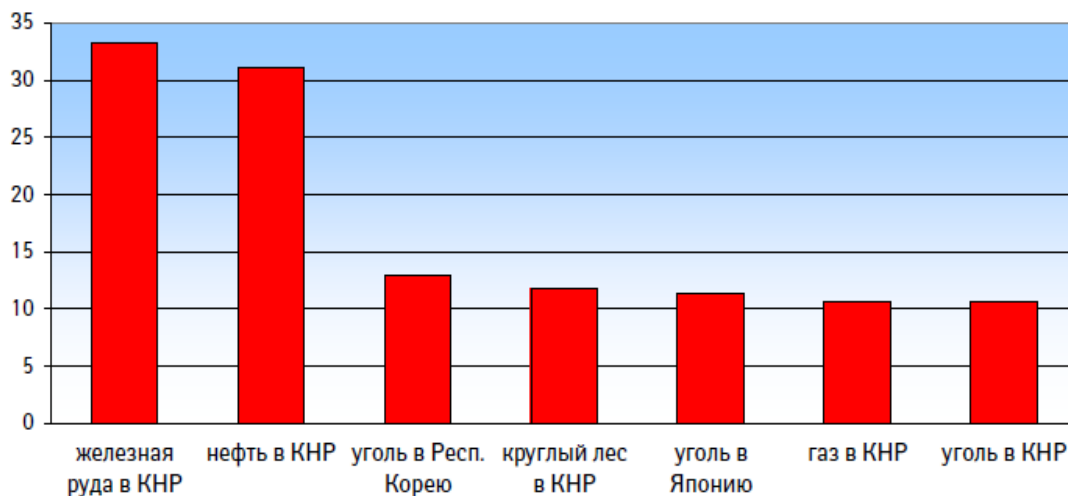


Схема месторождений Хабаровского края

Динамика крупнейших грузопотоков по регионам назначения, млн т

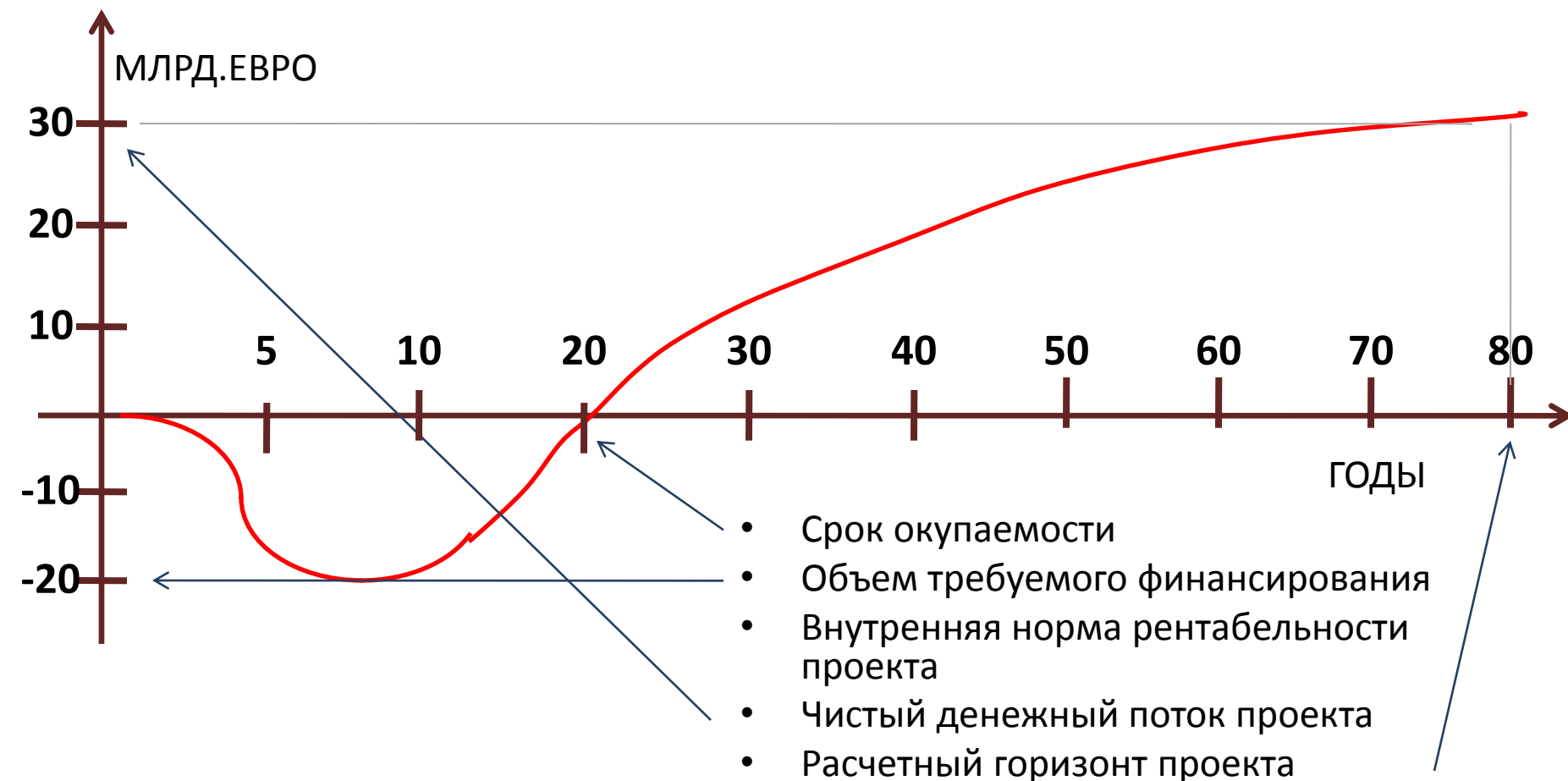


Главные составляющие грузопотока СНГ – Восточная Азия в 2011 г., млн т





Окупаемость Проекта





Источники инвестиций

1. Средства бюджета
2. Средства международного консорциума инвесторов
3. Средства стратегического инвестора
4. Комплексное финансирование из разных источников

1. Бюджет	2. Международный консорциум	3. Стратегический инвестор
Научно-исследовательские Геологоразведочные Проектные работы	Проектные Строительные работы	.



Перспективы реализации Проекта

Реализация проекта строительства железнодорожной линии Селихино – Ныш позволит:

- обеспечить третий железнодорожный выход России к Тихому океану (наряду с существующими Ванино-Совгаванским и портами Приморского края);
- обеспечить условия для социально-экономического развития Сахалинской области и Хабаровского края за счет снижения транспортной составляющей в цене товаров, повышения надежности и круглогодичности транспортных связей, ликвидации оторванности экономики Сахалина от экономики материковой части Российской Федерации;
- повлиять на улучшения демографической ситуации в Сахалинской области и Хабаровском крае;
- достигнуть цели проекта и обеспечить выполнение «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»;
- создать новые объекты угледобывающей и перерабатывающей промышленности, объекты электроэнергетики; кирпичные заводы (Долинск, Анива, Тымовск) общей мощностью 15 млн. шт. усл. кирпича/год; базальтовый завод (Смирныховский район) мощностью 70 тыс. м³/год; цементный завод (Смирныховский район) мощностью 1 млн. т/год; НПЗ мощностью 4,2 млн. т/год; завод по химпереработке бурых углей мощностью 1 млн. т/год; алюминиевый завод (Углегорский район) мощностью 375 тыс. т/год; Солнцевский угольный разрез мощностью 4 млн. т/год; теплоэлектростанция мощностью 1100 МВт);
- обеспечить рост совокупного валового регионального продукта;
- обеспечить дополнительные налоговые поступления;
- создать новые рабочие места (10–15 тыс. чел.);
- исключить затраты на реконструкцию паромной переправы и увеличение количества паромов в сообщении Ванино – Холмск в объеме 27,7 млрд. руб.;
- сократить издержки ОАО «РЖД» и грузовладельцев, связанные с простоем подвижного состава по погодным условиям;
- значительно повысить безопасность движения поездов за счет прекращения эксплуатации общесетевых грузовых вагонов по узкоколейному железнодорожному пути.