

ГЛАВА  
РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)



САХА ӨРӨСПҮҮБҮЛҮКЭТИН  
ИЛ ДАРХАНА

**УКАЗ**

**ЫЙААХ**

г. Якутск

Дьокуускай к.

**Об утверждении Стратегии совершенствования системы завоза  
топливно-энергетических ресурсов в Республику Саха (Якутия)  
на период до 2030 года**

В целях создания условий для завоза топливно-энергетических ресурсов в Республику Саха (Якутия) п о с т а н о в л я ю:

1. Утвердить прилагаемую Стратегию совершенствования системы завоза топливно-энергетических ресурсов в Республику Саха (Якутия) на период до 2030 года (далее – Стратегия).

2. Координатором исполнения Стратегии на период до 2030 года определить Государственный комитет по обеспечению безопасности жизнедеятельности населения Республики Саха (Якутия).

3. Государственному комитету по обеспечению безопасности жизнедеятельности населения Республики Саха (Якутия) (Лепчиков Д.Н.) в трехмесячный срок обеспечить внесение на утверждение в Правительство Республики Саха (Якутия) плана мероприятий по реализации Стратегии.

4. Контроль исполнения настоящего Указа оставляю за собой.

5. Опубликовать настоящий Указ в официальных средствах массовой информации.

Глава  
Республики Саха (Якутия)



**А. НИКОЛАЕВ**

6 октября 2021 года

№ 2078



УТВЕРЖДЕНА

Указом Главы  
Республики Саха (Якутия)  
от 6 октября 2021 г. № 2078

## **СТРАТЕГИЯ совершенствования системы завоза топливно-энергетических ресурсов в Республику Саха (Якутия) на период до 2030 года**

### **1. Общие положения**

1.1. Стратегия совершенствования системы завоза топливно-энергетических ресурсов в Республику Саха (Якутия) на период до 2030 года (далее – Стратегия) разработана с учетом проектов стратегий развития отраслей промышленности, жилищно-коммунального хозяйства, теплоснабжающих предприятий, отраслевых программ Республики Саха (Якутия). Стратегией определены долгосрочные цели, задачи, приоритеты и этапы развития, механизмы и инструменты достижения поставленных целей, направленных на обеспечение безопасности жизнедеятельности населенных пунктов республики. Основным принципом Стратегии является учет интересов государства, населения, частного бизнеса и максимального использования имеющегося и перспективного потенциала республики (ресурсного, транспортного комплекса, производственно-технологического, инвестиционного, инновационного и инфраструктурного).

Ключевыми принципами Стратегии являются: комплексность, взаимосвязанность, адаптивность, реалистичность и конкретность.

Завоз топливно-энергетических ресурсов включает в себя смежные отрасли – промышленность, энергетику, транспортный комплекс и дорожное хозяйство и др. В этой связи, при разработке Стратегии использованы проблемный, отраслевой и сбалансированный подходы. Стратегия нацелена на сохранение гибкости, возможность своевременной и обоснованной коррекции.

Реализация Стратегии призвана обеспечить необходимые инфраструктурные условия для устойчивого и инновационного развития республики.

1.2. Правовую основу настоящей Стратегии составляют:

Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ (в ред. от 31.07.2020) «О стратегическом планировании в Российской Федерации»;

Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204

«О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»;

Указ Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года»;

Указ Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года»;

Закон Республики Саха (Якутия) от 19 декабря 2018 г. № 2077-3 № 45-VI «О Стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) до 2032 года с целевым видением до 2050 года»;

Указ Главы Республики Саха (Якутия) от 14 августа 2020 г. № 1377 «О Стратегии социально-экономического развития Арктической зоны Республики Саха (Якутия) на период до 2035 года».

1.3. В настоящей Стратегии используются следующие основные понятия:

автозимник – сезонные автомобильные дороги, включающие в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги, используемые сезонно с полотном и дорожной одеждой из снега, льда и мерзлого грунта;

депонационные запасы – переходящие запасы жизнеобеспечивающих грузов, которые завозятся в период навигации и остаются на хранении в базовых пунктах доставки для осуществления перевозки в первый тур навигации;

дноуглубительные работы – мероприятия, направленные на углубление дна и расширение русла водоемов путем изъятия донного грунта, в целях улучшения условий судового хода, подходов к портам и причалам, удаления донных отложений, а также регулирования параметров русла водоемов;

северный завоз – это комплекс ежегодных государственных мероприятий по гарантированному обеспечению труднодоступных и отдаленных населенных пунктов Республики Саха (Якутия) жизнеобеспечивающими грузами, в том числе топливно-энергетическими ресурсами для обеспечения объектов жизнеобеспечения;

перевалка грузов – осуществление разгрузки грузов с судна на судно, при осуществлении распаковки судна с мели либо для прохождения участков с пониженной глубиной, лимитирующих судоходство;

цифровая трансформация – реорганизация, реинжиниринг бизнес-процессов с широким применением цифровых инструментов в качестве механизмов исполнения процессов, которая приводит к существенному улучшению характеристик процессов (сокращению времени их выполнения,

исчезновению целых групп подпроцессов, увеличению выхода, сокращению ресурсов, затрачиваемых на выполнение процессов, и т.д.) и (или) появлению принципиально новых их качеств и свойств (принятие решений в автоматическом режиме без участия человека и т.д.);

Северный морской путь – водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар;

бар реки – песчаная подводная отмель в устье реки, место впадения реки в море;

сжиженный природный газ – природный газ (метан,  $\text{CH}_4$ ), искусственно сжиженный путём охлаждения до минус 160 °С для удобства хранения или транспортировки. Для хозяйственного применения преобразуется в газообразное состояние на специальных регазификационных терминалах;

сжиженный углеводородный газ – технологическая среда, включающая углеводородный газ, который при температуре окружающей среды ниже 20°С или давлении выше 100 кПа, или при совместном действии этих условий обращается в жидкость.

## **2. Характеристика текущих условий развития завоза топливно-энергетических грузов**

Территория Республики Саха (Якутия) составляет более 3 миллионов квадратных километров, 40 процентов которых находится за Северным полярным кругом. Здесь не нарушен естественный ход природных процессов: почти девять десятых площади Якутии не затронуты хозяйственным и промышленным освоением.

Из 36 муниципальных образований республики 13 районов относятся к арктическим районам Республики Саха (Якутия), которые занимают 52 процента территории республики (1 609 тыс. кв. км). При этом на данных территориях проживает только 7,2 процента населения республики (68 тыс. человек), занимающихся в основном оленеводством, охотничьим и рыболовным промыслом.

Доля населения республики, имеющая круглогодичную транспортную доступность к единой транспортной сети России, составляет 20,9 процента,

почти 90 процентов объема производства товаров и услуг находится в районах, обслуживаемых сезонными путями сообщений. Обширность территории республики и труднодоступность северных зон обуславливают применение различных транспортных схем доставки топливно-энергетических ресурсов.

В республике амплитуда колебаний температуры воздуха составляет 100 градусов, от +40 градусов летом до -60 градусов зимой. Продолжительность отопительного сезона составляет 8-9 месяцев в году, в Арктической зоне - круглогодичная.

Северный завоз как феномен обусловлен следующими причинами:

1) экстремальными природно-климатическими условиями в Республике Саха (Якутия), в особенности в Арктической зоне;

2) отсутствием собственной производственной базы промышленных и многих сельскохозяйственных товаров;

3) удалённостью основных промышленных зон республики на тысячи километров, что затрудняет и делает очень дорогой доставку товаров, в том числе в летний период времени;

4) полным отсутствием транспортной инфраструктуры в большинстве районов Арктической зоны, кроме воздушного и водного сообщения, а также безальтернативностью сезонных автомобильных дорог (автозимников).

2.1. Особенностью северного завоза является то, что основной объем грузов перевозится речным транспортом в короткий навигационный период. При этом на водных путях республики имеет место разновременность начала и окончания навигации: в верховьях реки Лены (г. Усть-Кут) навигация открывается раньше, чем в центральной части (г. Якутск) на 15-20 суток; на 30-35 суток позднее открывается навигация в устье реки Лены, на 40-45 суток – по Северному морскому пути.

Из-за несовпадения сроков навигации на условно-судоходных арктических реках и по трассе Северного морского пути доставка грузов конечному потребителю осуществляется только на следующий год в короткий период первого тура навигации в июне-июле (до открытия арктической навигации) в верховья арктических условно-судоходных рек Яна, Индигирка и Колыма, а до труднодоступных населенных пунктов доставка осуществляется только автотранспортом в зимний период по сезонным автомобильным дорогам с базовых пунктов доставки. Таким образом, в условиях короткой навигации на Северном морском пути (около 2 месяцев) и речном транспорте (от 20 суток до 4 месяцев), а также фактического бездорожья в арктических районах Якутии, сроки доставки грузов потребителям по отдельным труднодоступным арктическим территориям составляют от 1,5 до 2-х лет.

На текущий момент нет альтернативы сложившейся схеме северного завоза на поставку топливно-энергетических ресурсов на территории Якутии. Наземный транспорт не способен обеспечить доставку всех необходимых грузов в отдаленные и труднодоступные населенные пункты ввиду отсутствия необходимой инфраструктуры, а стоимость автомобильных перевозок в таких условиях значительно выше перевозок водным транспортом. При таком положении дел необходимо принимать срочные меры по модернизации грузового речного флота класса «река-море», требующего качественного обновления и количественного наращивания, а также увеличению количества дноуглубительной техники на водных путях республики, в том числе для разработки путей на барах арктических рек. В перспективе рассматриваются варианты использования возрождаемого Северного морского пути. Особого внимания требует совершенствование экономического и организационно-финансового механизмов северного завоза. Обоснование путей формирования экономического механизма северного завоза, основанного на принципах оптимизации экономических барьеров для вхождения бизнес-структур в рыночное пространство северных регионов, в том числе для промышленного освоения месторождений топливно-энергетических ресурсов.

В настоящее время завоз топливно-энергетических ресурсов в Республику Саха (Якутия) делится на два тура и осуществляется при благоприятных природно-климатических условиях с мая по сентябрь по следующей схеме.

В первый тур навигации осуществляется завоз грузов на малых боковых и быстротекущих реках (Амга, Виллой, верхний участок Алдан - н.п. Кутана, Чагда, Чара - н.п. Токко), а также перемещение депонационных запасов на арктических условно-судоходных реках Яна, Индигирка и Кольма. Период первого тура навигации происходит с мая по июнь месяц по продолжительности от 10 до 30 дней. В этот период завозится незначительный объем грузов по сравнению с общим объемом, но практически весь объем, завозимый в этот период, является жизненно важным, так как формирует межсезонный запас. Он составляет порядка 140 тыс. тонн.

Наиболее сложной является схема доставки грузов для нужд Эвено-Быгантайского улуса и населенных пунктов Верхоянского улуса, где доставка груза осуществляется только на третий год после отгрузки с пункта поставки. В настоящее время идет поэтапное изменение схемы, направленное на сокращение сроков доставки грузов до населенных пунктов, путем сокращения объемов депонирования и увеличения объемов автомобильных перевозок в зимний период. Данное решение также связано с

инфраструктурными ограничениями и изменением природно-климатических условий.

Второй тур – арктическая навигация, которая открывает водные пути на выход судов в море для доставки грузов в арктические реки республики. Период второго тура навигации начинается с 20 июля с продолжительностью до 60 дней. Объем завоза грузов на Арктику увеличивается вдвое по сравнению с первым туром – до 230 тыс. тонн.

В этот период начинается интенсивная перевозка топливно-энергетических ресурсов на арктические реки Яна, Индигирка, Кольма, Анабар и пункты на море Лаптевых, работа на баровых участках указанных рек по распаулке морских судов. Доставка грузов через Северный морской путь морскими судами осуществляется с перевалкой на суда класса «река-море» ПАО «ЛОРП» на морском баре в районе Тикси, при этом требуется совпадение по времени возврата порожних судов «река-море». Из трудностей можно выделить раннее ледообразование, погодные условия (шторм, плавучие льды). Рекомендуемый период перевозки грузов с третьей декады августа до конца сентября. В последние годы наблюдается тенденция к снижению уровней воды на верховьях и среднем течении основной магистральной реки Лены. Ввиду этого актуальным становится использование Северного морского пути для перевозки жизнеобеспечивающих грузов для арктических районов Республики Саха (Якутия).

Завоз грузов Северным морским путем отличается особо сложными условиями:

необходимостью проводки судов по трассе Северного морского пути ледокольным транспортом;

необходимостью осуществления перевалки с речных и морских судов на суда типа «река-море» с последующей перегрузкой на речные суда типа «СПН»;

погодными условиями на барах рек (штормы, сгонные ветра, припай (плавучий лед).

Таким образом, объем грузов перевозится речным транспортом в короткий навигационный период до базовых пунктов с дальнейшей доставкой до пунктов назначения автомобильным транспортом в период действия сезонных автомобильных дорог (автозимников).

Продолжительность действия сезонных автомобильных дорог зависит от природно-климатических условий и в среднем составляет порядка 90-100 дней с января по март. На обеспечение доставки жизнеобеспечивающих грузов в труднодоступные населенные пункты задействуется более

1 500–2 000 единиц автотранспорта и порядка 320 единиц дорожной техники для обустройства сезонных автомобильных дорог (автозимников).

Перевозки в зимний период автомобильным транспортом характеризуются большими пробегами автотранспорта, экстремальными погодными условиями, сложными дорожными условиями. В некоторые населенные пункты топливно-энергетические ресурсы доставляются путем формирования транспортных колонн с сопровождением дорожной техники.

В последние годы ввиду глобального потепления наблюдается сокращение сроков действия сезонных автомобильных дорог, по некоторым направлениям сезонные автомобильные дороги не успевают открываться или открываются на 2-3 недели. Изношенность дорожной техники, ужесточение требований к транспортным средствам, осуществляющим перевозки топливно-энергетических ресурсов, также увеличивают риски срыва завоза топливно-энергетических ресурсов. Особенно сложная ситуация с завозом топливно-энергетических ресурсов в Арктической зоне республики, где наблюдаются факты несвоевременного открытия сезонных автомобильных дорог муниципального значения. В этой связи необходимо продолжить работу по передаче всех сезонных автомобильных дорог единому оператору.

## 2.2. Проблемы нормативного, институционального и инфраструктурного характера

2.2.1. К проблемам нормативного регулирования относится отсутствие нормативно-правовой базы, регламентирующей полномочия и взаимодействие исполнительных органов государственной власти федерального и регионального уровней, органов местного самоуправления, механизмов финансирования, прав и обязанностей сторон, распределения обязанностей между федеральным центром, регионами и юридическими лицами для обеспечения завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности.

В целом необходимо отметить, что в федеральном законодательстве отсутствует нормативное закрепление понятия «северный завоз», что ограничивает дальнейшее развитие нормативно-правовой базы.

В последние годы ситуация улучшается: федеральными органами исполнительной власти проводится работа по выработке концептуальных подходов к решению проблем северного завоза. Так заместителем Председателя Правительства Российской Федерации Д.О. Рогозиным Министерству экономического развития Российской Федерации даны поручения о проработке мер по совершенствованию экономических механизмов осуществления северного завоза, а также об определении и

закреплении понятия «северный завоз» в законодательстве Российской Федерации.

2.2.2. К институциональным проблемам можно отнести пробелы в регулировании осуществления северного завоза, определении порядка взаимодействия задействованных субъектов, механизмов финансирования, прав и обязанностей сторон, распределения обязанностей между федеральным центром, регионами и организациями. Складывающаяся ситуация указывает на невозможность решения данных проблем на региональном уровне как в сфере выстраивания оптимальных транспортных схем и модернизации соответствующих транспортных средств, так и в части проведения системных мероприятий, направленных на повышение эффективности использования завозимой продукции производственно-технического назначения.

Отсутствует централизованная система планирования северного завоза на федеральном уровне, обеспечивающая скоординированную доставку грузов и продукции на основании заранее спрогнозированных потребностей регионов.

Субъекты Российской Федерации, относящиеся к районам Крайнего Севера, на сегодня являются дотационными, при этом финансовая поддержка субъектам Российской Федерации осуществляется в соответствии с методикой, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2004 г. № 670 «О распределении дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации», которая является для всех субъектов единой. При этом не учитываются особенности районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченными сроками завоза грузов (продукции).

В целях обеспечения исполнения мероприятий по завозу жизнеобеспечивающих грузов, в том числе топливно-энергетических ресурсов Правительством Республики Саха (Якутия) ежегодно оказывается государственная поддержка предприятиям, участвующим в завозе топливно-энергетических ресурсов, в формах представления:

- 1) государственных гарантий Республики Саха (Якутия) на привлечение банковских кредитов на завоз топливно-энергетических ресурсов;
- 2) бюджетных кредитов Республики Саха (Якутия).

Кроме того, организациям коммунального комплекса предоставляются субсидии на возмещение недополученных доходов и (или) финансовое обеспечение (возмещение) затрат в связи с установлением льготных тарифов на коммунальные услуги, часть средств из которых предприятиями

направляется на обеспечение завоза топливно-энергетических ресурсов. Ежегодно на указанные цели Правительством Республики Саха (Якутия) выделяется порядка 15 млрд рублей.

Одним из основных факторов, влияющих на северный завоз, является недостаточность источников финансирования мероприятий. Ежегодно на обеспечение мероприятий северного завоза предприятиями, являющимися операторами (заказчиками), затрачивается порядка 30-35 млрд рублей, из которых порядка 65 процентов - это кредитные ресурсы. При этом наблюдается тенденция к увеличению объемов кредитного портфеля указанных предприятий.

Отсутствие четкой регламентации полномочий между субъектами государственной и муниципальной власти, а также соответствующих институтов финансовой поддержки указанных предприятий в дальнейшем может привести к кризисной ситуации с обеспечением северного завоза.

Ввиду отсутствия нормативно-правового регулирования по вопросу северного завоза со стороны исполнительных органов государственной власти Российской Федерации в настоящее время Правительство Республики Саха (Якутия) самостоятельно в рамках государственного бюджета Республики Саха (Якутия) осуществляет функции института государственной поддержки северного завоза, что негативно отражается на самодостаточности регионального бюджета.

В этой связи необходимо продолжить работу с федеральными исполнительными органами государственной власти по организации указанных институтов государственной поддержки северного завоза.

2.2.3. Ключевым вопросом, относящимся к инфраструктурным проблемам, относится критическое устаревание инфраструктуры северного завоза, в том числе ухудшение параметров судоходных путей, стагнация в развитии гидрометеорологических наблюдений, критическое устаревание портовой инфраструктуры, пунктов депонации и водного транспорта.

В качестве мер инфраструктурного обеспечения северного завоза необходимо выделить следующие направления:

1) обновление инфраструктуры завоза топливно-энергетических ресурсов – это пункты депонации - причалы, а также емкостные парки для наливных грузов.

Существующая инфраструктура в депонационных пунктах, пунктах переработки и хранения построена в 60-80-х годах. Данные объекты морально и физически устарели, не соответствуют требованиям пожарной, промышленной и экологической безопасности.

Одними из наиболее острых проблем в настоящее время являются недостаточность емкостного парка под размещение наливных грузов для нужд энергетики, коммунального хозяйства и жизнеобеспечения, полный и частичный износ существующего емкостного парка нефтепродуктообеспечивающих предприятий и предприятий жилищно-коммунального хозяйства и энергетики.

Общий объем емкостного парка объектов нефтебазового хозяйства Республики Саха (Якутия) составляет 1,8 млн куб. м, из которых порядка 1,5 млн куб. м принадлежат основному нефтепродуктообеспечивающему предприятию – акционерному обществу «Саханефтегазсбыт». Обществом эксплуатируется 19 нефтебаз, из которых в северных и арктических районах расположены 11 нефтебаз (приложение № 1 к настоящей Стратегии).

Резервуарный парк нефтебаз, находящихся в арктических и северных районах Республики Саха (Якутия), составляет порядка 425 резервуаров различной емкости. Более 50 процентов емкостного парка построено в 60-70-х годах и не отвечает требованиям промышленной, экологической и пожарной безопасности. Обществом ежегодно проводятся мероприятия по продлению сроков эксплуатации выработавшего свой нормативный ресурс резервуарного парка. В настоящее время износ основных фондов нефтебаз в среднем составляет порядка 80 процентов, в некоторых случаях имеет место эксплуатация емкостей со 100-процентным износом ввиду отсутствия альтернатив.

Периоды ввода объектов	Количество емкостей	Процентное соотношение к общему числу емкостей
1960-1969	110	25,88 %
1970-1979	148	34,82 %
1980-1989	68	16,00 %
1990-1999	40	9,41 %
2000-2009	13	3,06 %
2010-до н. вр.	17	4,00 %
Емкости с неустановленной датой постройки	29	6,82 %
Всего	425	100,00 %

Эксплуатация резервуарных парков и сроки их эксплуатации регламентируются федеральными законами от 21 июля 2019 г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», от 20 октября 2020 г. № 420 «Об утверждении федеральных норм и правил в области промышленной безопасности «Правила проведения экспертизы промышленной безопасности», ГОСТ-Р 58623-2019, ГОСТ 31385-2016 и другими нормативными документами.

В соответствии с требованиями указанных нормативных правовых актов нормативный срок службы резервуаров ограничен 30 годами в зависимости от материалов. В последующем срок службы по итогам экспертного заключения может быть продлен. В связи с тем, что емкостные парки нефтебазового хозяйства акционерного общества «Саханефтегазсбыт» построены свыше 30 лет назад, сроки их эксплуатации неоднократно продлевались, и дальнейшее продление сроков эксплуатации надзорными органами является весьма сомнительным.

В связи с тем, что основная масса резервуаров построена в 60-70-х годах, при строительстве использовалась сталь марки ЗСП. В настоящее время требования ужесточились, и для климатической зоны Республики Саха (Якутия) строительство резервуаров должно производиться из стали марки 09Г2С, которая предназначена для эксплуатации в температурных зонах от +50 до -50 С.

Для определения соответствия требованиям безопасности по используемым материалам необходимо провести комплексную дефектоскопию резервуарных парков. Ориентировочная минимальная стоимость проведения комплекса мероприятий по реновации и строительству резервуарного парка составляет порядка 13 млрд рублей.

С такой же проблемой - устареванием резервуарного парка - сталкивается и ГУП «ЖКХ РС(Я)», которое имеет на своем балансе 27 нефтескладов, из которых 19 нефтескладов расположены в 7 арктических и северных районах Республики Саха (Якутия).

Большая часть резервуарного парка нефтескладов, расположенных в арктических и северных районах (274 шт.), построена в 60-70-х годах и находится в аварийном состоянии, не отвечает требованиям пожарной, промышленной и экологической безопасности. При этом из 274 резервуаров 129 резервуаров отсутствуют на балансе предприятия.

Предприятие, ввиду тяжелого финансового состояния, не может самостоятельно решить вопрос обновления объектового резервуарного парка, предназначенного для хранения котельного топлива. Стоимость комплекса мероприятий по доведению резервуарного парка до нормативного состояния, по предварительной оценке ГУП «ЖКХ РС(Я)» составит от 1,5 млрд рублей, кроме того в рамках указанных мероприятий имеется необходимость в строительстве новых и реконструкции существующих нефтепричалов с оценочной стоимостью 0,7 млрд рублей.

Также необходимо решить вопрос утилизации ликвидируемых опасных производственных объектов (нефтебаз и нефтескладов), ориентировочная стоимость проведения работ 1,5 млрд рублей.

В структуре завоза топливно-энергетических ресурсов основную долю занимает угольная продукция. Размещение угля на транзитных пунктах осуществляется на приспособленных береговых складах. Специализированные угольные склады отсутствуют, что влияет на качественные характеристики угольной продукции. Ввиду этого необходимо провести работу по обустройству угольных складов в арктических районах Республики Саха (Якутия). Оценочная стоимость обустройства угольных складов по данным ГУП «ЖКХ РС(Я)» составляет 2,3 млрд рублей.

Таким образом, общая оценочная потребность в финансировании мероприятий по обновлению и модернизации пунктов хранения может превысить 19-20 млрд рублей.

### Морской порт Тикси

Производственные мощности морского порта Тикси при вводе в эксплуатацию были рассчитаны на переработку до 600,0 тыс. тонн народнохозяйственных грузов. В последние годы объем грузооборота неуклонно снижался, и в настоящее время через порт следуют только грузы местных получателей – продовольствие и стройматериалы. При этом объемы переработки с проектных значений снизились до 15-30 тыс. тонн. Производственные мощности порта используются менее чем на 3-5 процентов.

Техническая база порта находится в удовлетворительном состоянии, износ оборудования составляет более 90 процентов. В связи с тем, что с 1990-х годов в акватории порта не проводятся дноуглубительные работы, глубины в порту уменьшились с 7 до 5,4 метров. Деятельность порта основывается на таких направлениях, как транспортная обработка контейнеров, обработка отходов и лома черных металлов, обработка прочих грузов, хранение и складирование. Переработка опасных видов грузов и перевозки пассажиров не осуществляются, соответственно отсутствует необходимость в лицензировании. Руководством порта ежегодно изыскиваются дополнительные объемы непрофильных работ, что позволяет избежать убытков производственно-финансовой деятельности. Порт открыт для навигации с середины июля до середины октября.

В морском порту Тикси имеется 10 причальных сооружений, в том числе:

а) 9 причалов федеральной собственности:

четыре грузовых причала ряжевой конструкции с непрерывной причальной линией 505 погонных метров;

четыре грузовых причала, образованных двумя пирсами эстакадного типа с железобетонной надстройкой и противоледовым поясом. Основной участок - 157,5 метров, переходный участок - 87,5 метров, глубина 5,8 метров;

пассажирский причал с длиной 50 погонных метров (не эксплуатируется);

б) 1 нефтеналивной причал, находящийся в государственности Республики Саха (Якутия), с длиной 88 погонных метров (эксплуатируется). Фактическая глубина у причала 4 м, проходная осадка судов до 3 м.

Имеется 9 порталных кранов, из них эксплуатируются 4 крана, остальные 5 кранов находятся на консервации.

### ООО «Зеленомысский речной порт»

Порт работает сезонно: морская навигация начинается в начале июля и заканчивается в первых числах октября. Продолжительность морской навигации в среднем составляет 85 суток, речной - более 100 суток.

В зимнее время с открытием автозимника между Зеленым Мысом и г. Билибино Чукотского автономного округа порт занимается отгрузкой клиентурного груза, оставленного на хранение грузополучателями Чукотского автономного округа.

Инфраструктуру Зеленомысского речного порта образуют: один причал общего назначения для переработки генеральных, навалочных, лесных, тяжеловесных, контейнеризованных, пакетированных грузов с общей протяженностью 635 метров (из них пригодная к эксплуатации - 510 метров).

Грузовые работы выполняются с помощью универсальных (8 ед.) порталных кранов с различными типами грузоподъемности – от 10 до 36 тонн и 1 крана козлового двухконсольного типа.

Зеленомысский речной порт готов перерабатывать грузы для освоения Баимского месторождения. В настоящее время в состоянии переработать до 400 тыс. тонн груза, а до 2023 года с нарастающим итогом сможет переработать до 800 тыс. тонн грузов.

Ограничивающими факторами являются:

электроснабжение Черский – Билибино (в 2018 году были простои более 300 часов, в 2019 году были согласованные технологические отключения);

обеспечение гарантированных габаритов судовых ходов на р. Колыма и на баровом участке (перекат сухарный на 32 км), где в последние годы наблюдается маловодный цикл, что ограничивает подход крупнотоннажного флота.

Состояние причальной набережной имеет ряд отклонений от требований нормальной технической эксплуатации, такие как: разрушение бетона тумбовых ниш, оголение и коррозия арматуры, точечная коррозия металлического шпунта, смятие и разрыв отбойных устройств, единичные обрывы и провисание анкерных тяг, провалы территории, отсутствует леерное ограждение, которые необходимо устранить посредством проведения ряда ремонтных работ;

2) развитие транспортной инфраструктуры.

Текущее состояние транспортно-логистической инфраструктуры Республики Саха (Якутия) характеризуется территориальной неравномерностью развития из-за дефицита круглогодичных путей сообщения.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 38 998,7 км, в том числе с твердым покрытием - 12 205,9 км. По состоянию на 1 января 2020 года количество сельских населенных пунктов, не имеющих связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования региона, составляет 552 ед., (94,8 процента от общего количества населенных пунктов по действующему административно-территориальному устройству), из которых 109 ед. обеспечены по локальной автодорожной сети связью с близлежащей ж/д станцией, морским или речным портом (пристань), аэропортом. Транспортные издержки формируют значительную часть затрат на производство и реализацию продукции.

За 1985 - 2018 годы существенно ухудшились показатели, характеризующие качество судоходных условий на внутренних водных путях России. Сократилась протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов, например, в навигацию 2018 года по сравнению с 1991 годом - с 67 тыс. км до 48,8 тыс. км, или на 27 процентов, в том числе в восточных и северных бассейнах - на 8,9 тыс. км, гарантированные глубины судовых ходов были снижены на 26,4 тыс. км водных путей, в том числе в восточных и северных бассейнах - на 20,3 тыс. км, или на 54 процента водных путей с гарантированными габаритами.

В Ленском бассейне обслуживаемые пути составляют 10,9 тыс. км, из них с гарантированными глубинами - 9,2 тыс. км (реки Лена, Алдан, Виллой, Яна, Индигирка, Колыма, боковые и малые реки).

В республике протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов в 1980-м году составляла 10104 км, в 2020 году составляет 9147 км. При этом объем дноуглубительных работ сократился в 7 раз (в 1980 году - 12 301 тыс. куб. м, в 2020 году - 1604,1 тыс. куб. м).

Категории средств навигационного оборудования и сроки их работы, гарантированные габариты судовых ходов, а также сроки работы судоходных гидротехнических сооружений в навигацию утверждаются распоряжением Росморречфлота.

Основные параметры судовых ходов составляют (глубина, см): р. Лена – 175-255, р. Алдан – 100-180, р. Виллой – 100-110, р. Витим - 150, р. Яна – 95-170 (бар – 220-300), р. Индигирка – 200 (бар – 130-200), р. Кольма – 110-200. Также имеются реки и участки рек без установленных гарантированных габаритов судовых ходов, где осуществляется экспедиционный завоз грузов (реки Амга, Оленек, Марха, Мая, Анабар, а также участки рек Индигирка, Яна и Виллой).

Вследствие климатических особенностей работа внутреннего водного транспорта Ленского бассейна имеет сезонный характер и ограничена сроками навигации: 150 суток в бассейнах рек и 75-80 суток на морских участках (с 15 мая по 10 октября и с 20 июля по 30 сентября соответственно).

Одной из главных причин текущего состояния является недостаток дноуглубительной техники. Так, в навигацию 2020 года введено в эксплуатацию 13 ед. земснарядов с общей производительностью 17,28 тыс. куб. м/час, тогда как в 80-90 годы на эти цели привлекалось до 39 единиц.

2.3. Базовые схемы завоза топливно-энергетических ресурсов и их описание

Ввиду сложной транспортной схемы завоз грузов осуществляется до базовых пунктов в короткий навигационный период водным транспортом. Основной магистральной рекой является река Лена, через которую проходит практически весь объем жизнеобеспечивающих грузов, а также через Северный морской путь на арктические реки Анабар, Яна, Индигирка и Кольма для обеспечения арктических и северных районов. При этом навигация на водных путях республики имеет разновременность начала и окончания навигации, зависит от времени вскрытия, продолжительности весеннего паводка и водности рек всего Ленского бассейна.

Объемы перевозок топливно-энергетических ресурсов в период навигации в Республике Саха (Якутия) за 2016 - 2020 годы, тыс. тонн

Вид грузов	2016	2017	2018	2019	2020
Уголь	414,80	428,00	448,70	397,40	398,70
Сырая нефть	94,50	32,50	73,40	55,80	56,30
Газоконденсат	14,00	34,00	12,30	12,40	12,50
Дизельное топливо для выработки электрической энергии	67,14	73,30	68,21	74,10	75,20
Для нужд жизнеобеспечения	590,44	567,80	602,61	539,70	542,70

Объемы перевозок топливно-энергетических ресурсов в зимний период времени в Республике Саха (Якутия) за 2016-2020 годы, тыс. тонн

Вид грузов	2016/2017	2017/2018	2018/2019	2019/2020	2020/2021 план
Уголь	478,30	549,20	547,90	628,20	614,05
Сырая нефть	38,50	33,30	37,20	38,20	37,90
Газоконденсат	21,80	31,90	30,00	26,10	26,50
Дизельное топливо для выработки электрической энергии	33,17	31,07	23,76	36,15	38,25
Итого	571,77	645,47	638,86	728,65	716,70

По сравнению с зимними перевозками 2016/2017 года отмечается повышение объемов перевозок по сезонным автомобильным дорогам за счет повышения объемов перевозки каменного угля.

#### Каменный уголь

Перевозки каменного угля на территории Республики Саха (Якутия) осуществляются в период навигации в зимнее время по сезонным автомобильным дорогам и круглогодичным дорогам. Отгрузка угля происходит с действующих месторождений:

- угольный разрез Джебарики-Хая;
- Зырянский угольный разрез;
- Сангарский угольный разрез;
- Кангаласский угольный разрез;
- Харбалахский угольный разрез;
- Кировский угольный разрез;
- Кемпендяйский угольный разрез;
- Верхне-Аркагалинский угольный разрез (Магадан);
- Степной угольный разрез (Республика Хакасия);
- Кадыкчанский угольный разрез (Магадан).

Перевозки каменного угля на территории Республики Саха (Якутия) осуществляются в период навигации:

Угольный разрез Джебарики-Хая осуществляет отгрузку на реку Яна для нужд Усть-Янского и Верхоянского районов, на реку Алдан для нужд Алданского, Томпонского, Усть-Майского, Оймяконского, Усть-Алданского районов, на реку Амга для нужд Амгинского района, на реку Вилюй для нужд Нюрбинского, Сунтарского, Верхневилуйского районов, на реку Лена для нужд Олекминского и Жиганского районов;

Зырянский угольный разрез осуществляет отгрузку на реку Индигирка

для нужд Абыйского района, на реку Колыма для нужд Нижнеколымского, Верхнеколымского и Среднеколымского районов;

Сангарский угольный разрез осуществляет отгрузку на реку Лену для нужд Олекминского, Кобяйского и Жиганского районов;

Кангаласский угольный разрез осуществляет отгрузку на реку Лену для нужд Олекминского района;

по Северному морскому пути со Степного угольного разреза Республики Хакасии осуществляется отгрузка для нужд АО «Сахаэнерго» и АО «Теплоэнергосервис» на реку Яна для нужд Усть-Янского района.

В целом за период навигации осуществляется перевозка порядка 398 тыс. тонн каменного угля.

По круглогодичным и сезонным автомобильным дорогам осуществляется отгрузка каменного угля по следующим направлениям:

угольный разрез Джебарики-Хая для нужд Томпонского и Оймяконского районов;

Зырянский угольный разрез для нужд Верхнеколымского и Момского районов;

Сангарский угольный разрез для нужд Кобяйского района;

Кангаласский угольный разрез для нужд Намского, Алданского, Горного, Мегино-Кангаласского, Усть-Алданского, Хангаласского районов;

Кировский угольный разрез для нужд Нюрбинского района;

Кемпендяйский угольный разрез для нужд Сунтарского района;

Харбалахский угольный разрез для нужд Амгинского, Мегино-Кангаласского, Таттинского, Усть-Алданского, Чурапчинского районов;

Верхне-Аркагалинский угольный разрез (Магаданская область) для нужд ГУП «ЖКХ РС(Я)» с направлением в Момский район;

Кадыкчанский угольный разрез (Магаданская область) для нужд АО «Теплоэнергосервис» с направлением в Оймяконский улус.

Автомобильным транспортом по сезонным и круглогодичным дорогам перевозится порядка 630 тыс. тонн каменного угля, из них порядка 340 тыс. тонн каменного угля завозится в период навигации до пунктов хранения для осуществления последующей перевозки по сезонным автомобильным дорогам в труднодоступные населенные пункты.

### Сырая нефть

Перевозки сырой нефти на территории Республики Саха (Якутия) осуществляются в период навигации:

с филиала Олекминская нефтебаза (пункт отбора нефти) для нужд ГУП

«ЖКХ РС(Я)» по направлениям на реку Яна для нужд Эвено-Бытантайского района, на реку Индигирка для нужд Аллаиховского, Момского, Абыйского районов, на реку Колыма для нужд Нижнеколымского и Среднеколымского районов, на реку Алдан для нужд Томпонского района, на реку Лену для нужд Ленского, Хангаласского, Усть-Алданского, Булунского районов, по морю Лаптевых для нужд Булунского района;

с Ямало-Ненецкого автономного округа через Обскую губу по Северному морскому пути сырая нефть поставляется с месторождений АО «Восточно-Сибирская нефтегазовая компания» для нужд АО «Теплоэнергосервис» с направлением в Усть-Янский район.

В период навигации завозится порядка 56 тыс. тонн сырой нефти для нужд предприятий жилищно-коммунального хозяйства на выработку тепловой энергии.

По круглогодичным и сезонным зимним автомобильным дорогам осуществляется отгрузка сырой нефти с ООО «Иреляхское» для нужд Оленекского, Нюрбинского и Сунтарского районов, а также осуществляется перевозка объема сырой нефти с пунктов хранения, завезенных в период навигации. В зимний период 2019/2020 года было перевезено 38,2 тыс. тонн сырой нефти, из которых 36,3 тыс. тонн было завезено до пунктов хранения в период навигации.

#### Конденсат газовый стабильный

Перевозки газоконденсата на территории Республики Саха (Якутия) осуществляются в период навигации с резервуарного парка ПАО «ЯТЭК» в поселке Кысыл-Сыр Виллойского улуса для нужд котельных ГУП «ЖКХ РС(Я)» с направлением в Кобяйский, Анабарский и Булунский районы. Перевозка газоконденсата осуществляется в два этапа навигации: на первом этапе навигации осуществляется доставка до транзитного пункта Сангарской нефтебазы АО «Саханефтегазбыт», после начала второго этапа арктической навигации осуществляется отгрузка груза до пунктов назначения.

В период навигации завозится порядка 12,5 тыс. тонн газоконденсата.

По круглогодичным и сезонным зимним автомобильным дорогам осуществляется отгрузка газоконденсата для нужд котельных ГУП «ЖКХ РС(Я)»:

резервуарный парк ПАО «ЯТЭК» с поселка Кысыл-Сыр Виллойского улуса с направлением в Виллойский, Верхневиллойский, Горный, Кобяйский и Оленекский районы;

Среднеботуобинское нефтегазоконденсатное месторождение с поселка Таас-Юрях Мирнинского района с направлением в Оленекский район.

В зимний период 2019/2020 года перевезено 26,1 тыс. тонн газоконденсата, из которых 7,9 тыс. тонн завезено до пунктов хранения в период навигации для последующей доставки по зимним дорогам в труднодоступные населенные пункты.

Таким образом, сформировавшаяся в настоящее время схема завоза топливно-энергетических ресурсов, основанная на перевозках водным транспортом с последующей перевозкой в зимний период автомобильным транспортом, является безальтернативной. Тем не менее, с ростом транспортной доступности населенных пунктов меняется и схема завоза грузов. Так с открытием участка железной дороги Томмот – Якутск (Нижний Бестях) и формированием инфраструктуры Якутского транспортно-логистического узла меняется схема обеспечения центральных и заречных улусов республики на круглогодичное обеспечение, в основном в части обеспечения нефтепродуктами.

В связи с переходом на открытый способ добычи угля на угольном разрезе Джебарики-Хая и возобновлением добычи угля на Сангарском угольном месторождении произошло замещение угля с угольного разреза Джебарики-Хая на Сангарский угольный разрез для нужд Жиганского, Кобяйского и Олекминского районов. При этом полный отказ от поставок с угольного разреза Джебарики-Хая не может быть осуществлен ввиду необходимости обеспечения сбалансированного использования энергоресурсов и недопущения закрытия угольного разреза Джебарики-Хая. Для оптимального распределения энергоресурсов республики необходимо завершение научно-исследовательской работы «Энергетическая стратегия Республики Саха (Якутия)».

Также предприятиями коммунального комплекса продолжается работа по замещению нефти на альтернативные виды топлива, в том числе на уголь, конденсат газовый стабильный и природный газ. Замещение нефти произведено на конденсат газовый стабильный в Горном улусе, на природный газ в части населенных пунктов Мегино-Кангаласского улуса, на уголь частично в Сунтарском, Татгинском, Чурапчинском, Амгинском улусах (районах).

Постепенно с развитием инфраструктуры Якутского транспортно-логистического узла, а также с завершением строительства мостовых переходов через магистральную реку Лену, а также через боковые реки Виллой и Алдан центральная, заречная, виллойская, а также восточные группы улусов в основном будут обеспечиваться круглогодично.

Постепенно с открытием участка железной дороги Томмот-Якутск (Нижний Бестях), развитием инфраструктуры Якутского транспортно-логистического узла, завершением строительства мостовых переходов через

магистральную реку Лену, а также через боковые реки Вилюй и Алдан меняется схема обеспечения центральных, заречной, вилюйской и восточной групп улусов республики на круглогодичное обеспечение.

Действующая схема топливно-энергетических ресурсов и основные факторы, влияющие на качество и сроки доставки, указаны в приложении № 2 к настоящей Стратегии.

### SWOT – анализ завоза топливно-энергетических ресурсов

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>Правительство Республики Саха (Якутия) имеет большой опыт в решении проблемных вопросов в части завоза жизнеобеспечивающих грузов</p>	<p>Отсутствие транспортной инфраструктуры в отдаленных районах Республики Саха (Якутия); высокий износ нефтебазового хозяйства и котельных; дефицит емкостного парка для размещения наливных грузов; отсутствие гарантированных глубин более чем на 50 % водных путей</p>
Возможности	Угрозы
<p>Якутский транспортно-логистический узел имеет выгодное географическое расположение в п. Нижний Бестях, характеризующееся близостью к столице Республики Саха (Якутии), пересечением железнодорожной линии, главной водной магистрали и автомобильных дорог федерального и регионального значения.</p> <p>На базе Жатайского судоремонтно-судостроительного завода будет реализован проект строительства современной высокотехнологичной судостроительной верфи, направленный на строительство судов для бесперебойного обеспечения грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском бассейне.</p> <p>Реконструкция морской портовой инфраструктуры Тикси, Зеленый Мыс восстановит грузоперевозки через Северный морской путь с созданием нового транспортного коридора.</p> <p>Осуществление дноуглубительных работ за счет новых земснарядов позволит беспрепятственно и своевременно осуществлять судоходство по рекам Республики Саха (Якутия).</p> <p>Строительство завода по сжижению природного газа позволит осуществить газификацию удаленных населенных пунктов.</p> <p>Альтернативные виды топливно-энергетических ресурсов</p>	<p>Ежегодное снижение уровня воды, лимитирующее судоходство, может повлиять на удорожание перевозок жизнеобеспечивающих грузов водным транспортом;</p> <p>неблагоприятные природно-климатические условия за последние годы могут повлиять на несвоевременное открытие сезонных зимних автомобильных дорог, которые на данный момент являются безальтернативными в зимний период времени на территории Республики Саха (Якутия)</p>

### 3. Цель, задачи Стратегии и стратегические направления

Главной целью Стратегии является совершенствование системы завоза топливно-энергетических ресурсов в Республике Саха (Якутия) с учетом развития магистральной инфраструктуры, промышленности и топливного баланса Республики Саха (Якутия).

Основными задачами Стратегии являются:

- 1) разработка топливно-энергетического баланса Республики Саха (Якутия);
- 2) цифровая трансформация северного завоза;
- 3) развитие инфраструктуры завоза топливно-энергетических ресурсов;
- 4) развитие потребления сжиженного природного и сжиженного углеводородного газов в Республике Саха (Якутия)

#### 3.1. Разработка топливно-энергетического баланса Республики Саха (Якутия)

В связи с децентрализацией энергорайонов республики, а также несбалансированным развитием промышленности республики необходима разработка топливно-энергетического баланса республики.

В настоящее время по заказу ГБУ «Академия наук Республики Саха (Якутия)» ФГАОУ ВО «Северо-Восточный федеральный университет им. М.К. Аммосова» выполняется научно-исследовательская работа «Энергетическая стратегия Республики Саха (Якутия) на период до 2032 года с целевым видением до 2050 года».

Разработка топливно-энергетического баланса позволит обеспечить проектный анализ состояния и тенденций развития топливно-энергетического комплекса на основе построения отчетного топливно-энергетического баланса, выявления угроз, точек тяготения энергорайонов к промышленным зонам республики с учетом оценки возможности увеличения объемов потребления (применения) топливно-энергетических ресурсов с действующих и перспективных месторождений, находящихся в непосредственной близости к местам использования.

#### 3.2. Цифровая трансформация северного завоза

Основной целью внедрения информационно-аналитической системы является повышение эффективности завоза жизнеобеспечивающих грузов, в части минимизации рисков срыва завоза, а также повышения качества принимаемых управленческих решений за счет улучшения качества получаемой в режиме реального времени информации.

Принятие своевременных оперативных решений, основанных на качественной оперативной информации, позволит исключить (сократить) потенциальные дополнительные расходы на завоз жизнеобеспечивающих грузов.

При этом предполагается решение следующих задач:

1) упрощение процедуры сбора и обработки потребности в жизнеобеспечивающих грузах за счет перехода на электронный документооборот, т.е. плановые объемы будут формироваться исходя из реальной потребности и реальных запасов на складах (уголь, нефтепродукты, продукты питания и т.д.);

2) снижение трудоемкости сбора, обработки и контроля оперативной информации, вся информация будет вноситься в систему на местах;

3) контроль проведения договорной кампании, которая будет доступна в системе и будет использоваться для построения графиков поставки грузов с учетом сроков проведения торгов;

4) создание эффективной системы трекинга грузов, которая позволит в режиме реального времени отслеживать местонахождение грузов путем использования систем спутникового мониторинга (GPS, ГЛОНАСС);

5) снижение негативных последствий, возникающих в связи с внештатными ситуациями (погодно-климатические условия, поломки техники, аварии, задержки финансирования и т.д.). Возможность анализа и прогнозирования негативных процессов в процессе доставки грузов с учетом внешних факторов (предполагается, что в систему будет вноситься информация гидрометцентра, МЧС, дорожных служб, судоходных условий и прочей оперативной информации);

6) создание системы управления запасами на складах за счет непрерывного мониторинга уровня наливных емкостей для нефтепродуктов. Данная система позволит не только контролировать запасы, но и создать базу для аналитики, используемую для прогнозирования объемов доставки и путей оптимизации;

7) создание системы аналитики и поддержки принятия управленческих решений на основе данных мониторинга и контроля в части управления сроками доставки грузов, построения системы логистики на основе реальных статистических данных, выработки оптимальных маршрутов и управления инцидентами с использованием специально разработанных протоколов.

Полноценное внедрение и функционирование ИАС планируется к 2030 году с учетом полной автоматизации всех процессов. После полного внедрения информационно-аналитической системы предполагается получить продукт, в котором координация завоза будет осуществляться на основе данных информационной системы в режиме реального времени. Весь

процесс завоза грузов, начиная от мониторинга запасов, формирования потребности и плановых объемов завоза, заканчивая финансированием и потреблением на местах, взаиморасчетами между участниками, стоимостью завоза, аналитикой процессов, прогнозирования развития событий, будет полностью автоматизирован.

### 3.3. Развитие инфраструктуры завоза топливно-энергетических ресурсов

Основными ограничивающими факторами, влияющими на завоз топливно-энергетических ресурсов в республику, являются критическое устаревание инфраструктуры хранения и переработки, неразвитость транспортной инфраструктуры.

В рамках развития инфраструктуры завоза топливно-энергетических ресурсов необходимо реализовать следующие подзадачи:

1) модернизация и реконструкция пунктов хранения и депокации топливно-энергетических ресурсов:

реконструкция и расширение нефтебаз в арктических и северных улусах Республики Саха (Якутия);

модернизация и реконструкция портовой инфраструктуры;

модернизация и реконструкция угольных складов и причалов, объектов резервуаров для хранения наливных грузов, в том числе расширение емкостных парков для увеличения объемов размещения межсезонных запасов;

2) модернизация транспортной инфраструктуры:

завершение строительства Жатайской судовой верфи;

создание единого оператора по содержанию сезонных автомобильных дорог в Арктической зоне Республики Саха (Якутия), в том числе закрепление за оператором сезонных автомобильных дорог муниципального и межмуниципального значения;

увеличение доли автомобильных дорог с твердым покрытием с 31,2 до 40 процентов;

увеличение доли водных путей с гарантированными глубинами, обеспечивающими судоходство, с 50 до 70 процентов.

Указанные подзадачи планируется реализовать с учетом результатов научно-исследовательской работы «Энергетическая стратегия Республики Саха (Якутия) на период до 2032 года с целевым видением до 2050 года».

### 3.3.1. Модернизация и реконструкция пунктов хранения и депонации топливно-энергетических ресурсов

Одними из наиболее острых проблем в настоящее время являются недостаточность емкостного парка под размещение наливных грузов для нужд энергетики, коммунального хозяйства и жизнеобеспечения, полный и частичный износ существующего емкостного парка нефтепродуктообеспечивающих предприятий и предприятий жилищно-коммунального хозяйства и энергетики.

Для определения соответствия требованиям безопасности по используемым материалам необходимо провести комплексную дефектоскопию резервуарных парков. Ориентировочная минимальная стоимость проведения комплекса мероприятий по реновации и строительству резервуарного парка АО «Саханефтегазбыт» составляет порядка 8 млрд рублей.

Предприятие, ввиду тяжелого финансового состояния, не может самостоятельно решить вопрос обновления объектового резервуарного парка, предназначенного для хранения котельного топлива. Стоимость комплекса мероприятий по доведению резервуарного парка до нормативного состояния имеющихся резервуаров по предварительной оценке ГУП «ЖКХ РС(Я)» составит 1,5 млрд рублей.

В соответствии со Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 г. № 645, предусмотрено проведение мероприятий по реконструкции морского порта Тикси и его терминалов для базирования сил и средств Военно-морского флота.

Помимо этого, ведется работа по подготовке концепции и технико-экономическому обоснованию проекта «Создание глубоководного порта в Арктической зоне Якутии» и строительству автомобильной дороги от морского порта до г. Якутска.

В целях устойчивого развития ООО «Зеленомысский речной порт» необходимо провести работы по улучшению судоходных условий в акватории порта, ремонту, реконструкции и расширению причальной стенки порта. Также с учетом выхода п. Черский с энергетической системы Чукотского автономного округа необходимо решить стабильное энергообеспечение объекта.

Таким образом, решение накопившихся проблем с критическим устареванием инфраструктуры хранения и депонации топливно-энергетических ресурсов возможно за счет оптимизации грузопотоков,

увеличения сроков транспортной доступности населенных пунктов и привлечения государственного финансирования.

Основной причиной создания пунктов депокации является необходимость хранения межсезонных запасов для дальнейшей перевозки в период появления транспортной доступности до пункта назначения. В связи со значительными расстояниями между населенными пунктами и короткими сроками транспортной доступности, промежуточное хранение топливно-энергетических ресурсов по пути следования в конечный пункт потребления осуществляется несколько раз.

В этой связи планируется оптимизация грузопотоков, в том числе сокращение транспортного плеча перевозок за счет использования топливно-энергетических ресурсов местных месторождений, улучшения судоходных условий на водных путях, строительства круглогодичных автомобильных дорог для организации сквозных перевозок без промежуточного хранения.

Увеличение сроков транспортной доступности возможно за счет строительства круглогодичных автомобильных дорог за счет увеличения сроков действия сезонных автомобильных дорог, использования в рамках перевозки жизнеобеспечивающих грузов транспортных средств, предназначенных для работы в условиях бездорожья и арктической тундры, а также авиации.

Вместе с тем, модернизация и реконструкция инфраструктуры хранения и переработки грузов без государственной поддержки с учетом накопленных проблем невозможны. При отсутствии государственной поддержки модернизации инфраструктуры пунктов депокации в течение ближайших 5 лет инфраструктура северного завоза может быть полностью утрачена.

### 3.3.2. Модернизация транспортной инфраструктуры

Развитие устойчивой транспортной системы позволит увеличить большинство транспортных показателей по грузоперевозкам, транспортную мобильность населения; усилить связность территории, а также расширить и улучшить транспортную доступность региона.

Одной из приоритетных задач в рамках модернизации транспортной инфраструктуры является развитие использования внутреннего водного транспорта, что потребует осуществления следующих мероприятий:

- 1) модернизация и обновление судов речного флота и смешанного (река-море) плавания, утилизация старых судов.

Мероприятия по обновлению флота направлены на решение проблемы высокого износа и среднего возраста судов. Необходимы разработка и

реализация мер государственной поддержки обновления флота, таких как: компенсация процентной ставки при кредитовании строительства судов, лизинг судов, строительство судов и использование механизма государственно-частного партнерства. В целях повышения экологической обстановки и безопасности судоходства требуется разработка мероприятий по решению проблемы вторичного рынка речных судов, обязательной утилизации технически и морально устаревших судов;

2) улучшение качественных параметров внутренних водных путей Ленского бассейна.

Мероприятия по улучшению качественных параметров внутренних водных путей предусматривают увеличение гарантированных габаритов судовых ходов на внутренних водных путях Ленского бассейна до параметров, обеспечивающих полную загрузку транспортного флота, восстановление гидротехнических сооружений (струенаправляющих дамб, полузапруд) Ленского бассейна, способствующих поддержанию гарантированных уровней глубин, обновление и доведение технического парка «Администрации Ленского бассейна» до мощностей, требуемых для обеспечения и поддержания гарантированных габаритов судовых ходов водных путей Ленского бассейна;

3) расширение района плавания судов класса «М-СП 3,5» по трассе Северного морского пути.

Расширение района плавания судов класса «М-СП 3,5» по прибрежной трассе Северного морского пути, в том числе вокруг полуострова Таймыр, от Мурманска до Певека будет способствовать развитию межбассейновой логистической системы завоза грузов в регион и освоению Арктики;

4) реализация сбалансированной тарифной политики.

Совершенствование тарифной политики в рамках завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности предусматривает формирование конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом за счет совершенствования тарифной политики, предусматривающей сочетание механизмов свободного ценообразования с контрольными функциями в интересах защиты потребителей. На сегодняшний день с учетом существующего высоко конкурентного организованного рынка речных и морских грузовых перевозок необходимо рассмотреть вопрос о свободном ценообразовании перевозок по арктическим направлениям.

Сбалансированная рынком тарифная политика и меры государственной поддержки судовладельцев позволяют повысить уровень рентабельности речных перевозок и создать условия для обновления транспортного флота.

### 3.4. Развитие рынка сжиженного природного и сжиженного углеводородного газов в Республике Саха (Якутия)

В республике сосредоточено более 13 трлн куб. м суммарных ресурсов газа, при этом степень разведанности составляет порядка 15 процентов. Таким образом, объем добычи и переработки газа имеет значительные перспективы для дальнейшего роста. В рамках стратегии рассматриваются два основных направления - это сжиженный природный газ и сжиженный углеводородный газ. Указанные направления позволяют обеспечивать населенные пункты, находящиеся в удалении от магистральных газопроводов, а также позволяют использовать их в качестве моторного топлива.

#### 3.4.1. Сжиженный природный газ

Сжиженный природный газ (далее – СПГ) применяется преимущественно в качестве моторного топлива для всех видов наземного и водного транспорта, а также в качестве топлива на объектах теплоснабжения.

ООО «СПГ» – с 2016 года действует установка в районе ж/д станции «Нижний Бестях» Мегино-Кангаласского улуса по производству СПГ мощностью 20 тысяч тонн в год (планируется увеличение мощности до 25 тысяч тонн в год до конца 2020 года). В планах увеличение мощности до 90, 180, 260 тысяч тонн в год.

ПАО «ЯТЭК» – реализация проекта комплексного развития ресурсной базы – «Якутский газовый проект (СПГ)», включая строительство в районе поселка Аян Хабаровского края завода с мощностью 6,5 млн тонн/год (I очередь) с увеличением до 13 млн тонн/год, также прорабатывается вопрос организации малотоннажного производства СПГ в пос. Кысыл-Сыр Виллойского района с мощностью до 10-20 тысяч тонн СПГ в год.

АО «Атомэнергомаш» – проект строительства малотоннажного завода в районе ж/д станции «Нижний Бестях» с мощностью 80 тыс. тонн в год (1-я очередь) с последующим увеличением производительности завода до 300 тыс. тонн в год. Первые поставки СПГ с завода планируются в 2023 году. Реализовать проект планируется с привлечением региональных партнеров в лице ООО «СПГ» и АО «Сахатранснефтегаз». На данный момент заключен договор на инженерные изыскания, разработку проектной, рабочей документации по объекту «Якутский ГПЗ малотоннажное производство СПГ».

АО «Сахатранснефтегаз» – проект создания производства СПГ на базе Якутского газоперерабатывающего завода в городском округе «город Якутск». Мощность составит до 25,0 тысяч тонн СПГ в год

(1-я очередь – 12,5 тысяч тонн/год). Ввод в эксплуатацию запланирован на 2023 год.

Министерством промышленности и геологии Республики Саха (Якутия) совместно с заинтересованными органами государственной власти Республики Саха (Якутия) разработан проект программы потребления сжиженного природного газа в Республике Саха (Якутия) в 2020-2030 гг., учитывающий потребление СПГ на объектах теплоснабжения, при газификации населенных пунктов, а также транспортными средствами, включая магистральные тягачи, ж/д транспорт, водный транспорт и крупногабаритную технику промпредприятий.

Согласно программе общий объем потенциального потребления СПГ в республике с 2021 по 2030 гг. может достичь и превысить 100 тысяч тонн в год.

Объем потенциального потребления сжиженного природного газа  
в республике с 2021 по 2030 гг.

Основные рынки сбыта	Количество	Объем потребления в год, тыс. тонн	Соотношение от общего потребления
Котельные	28	30,9	29 %
Населенные пункты	74	74,9	71 %
Итого		105,8	

#### 3.4.2. Сжиженный углеводородный газ (СУГ)

Планируется реализация пилотного проекта по альтернативной газификации населенных пунктов, расположенных на удалении от магистральных газопроводов.

В качестве пилотных населенных пунктов рассматриваются с. Кептин и с. Орто-Сурт Горного улуса, с. Илбенге и с. Лекечен Виллойского улуса.

На сегодняшний день развивается производство АО «Сахатранснефтегаз» и ПАО «ЯТЭК», которые планируют значительно увеличить производство СУГ.

Принципиальное различие СУГ и СПГ заключается в разных химических составах газов и в процессе их производства. Также необходимо отметить различие в условиях хранения, эксплуатации и степени пожароопасности.

#### **4. Этапы реализации и управление Стратегией развития завоза топливно-энергетических ресурсов**

Стратегию развития завоза топливно-энергетических ресурсов планируется реализовать поэтапно до 2030 года.

4.1. Первый этап реализации стратегии планируется завершить к 2025 году.

В рамках реализации первого этапа планируется завершить следующие мероприятия:

1) завершение научно-исследовательской работы «Энергетическая стратегия Республики Саха (Якутия) на период до 2032 года с целевым видением до 2050 года». Научно-исследовательская работа проводится в целях повышения эффективности управления топливно-энергетическим комплексом Республики Саха (Якутия) и направлена на изучение проблем территориального размещения основных ресурсов, ухудшения структуры запасов топливно-энергетических ресурсов, дорогой энергетики, конкурентоспособности энергоресурсов.

Разработка научно-исследовательской работы направлена на решение следующих задач:

а) проведение оценки возможности увеличения объемов потребления (применения) угля с действующих и перспективных месторождений, находящихся в непосредственной близости к местам использования;

б) удовлетворение перспективного внутреннего спроса на энергоресурсы и формирование рационального топливно-энергетического баланса республики во взаимосвязи с субъектами Российской Федерации;

в) развитие и рациональное использование экспортного потенциала топливно-энергетического комплекса (ТЭК) республики;

г) оценка эффективности сценариев развития ТЭК и предложения к механизмам реализации энергетической стратегии республики;

д) снятие инфраструктурных ограничений развития экономики на региональном уровне;

е) проведение оценки возможности увеличения объемов потребления (применения) угля с действующих и перспективных месторождений, находящихся в непосредственной близости к местам использования;

ж) удовлетворение перспективного внутреннего спроса на энергоресурсы и формирование рационального топливно-энергетического баланса республики во взаимосвязи с субъектами Российской Федерации;

з) развитие и рациональное использование экспортного потенциала топливно-энергетического комплекса (ТЭК) республики;

и) оценка эффективности сценариев развития ТЭК и предложения к

механизмам реализации энергетической стратегии республики;

2) цифровизация мониторинга завоза жизнеобеспечивающих грузов в республику, в том числе топливно-энергетических ресурсов. За счет цифровизации систем мониторинга за ходом завоза топливно-энергетических ресурсов планируется сократить сроки принятия управленческих решений, а также качество принимаемых управленческих решений за счет улучшения качества оперативной информации и сокращения его обработки:

а) в рамках реализации мероприятия планируется разработка и внедрение информационно-аналитической системы «Завоз грузов». Внедрение информационно-аналитической системы планируется поэтапно:

первый этап - разработка программного обеспечения по автоматизации процесса сбора, обработки, хранения и анализа оперативной информации, поступающей от участников завоза, а также внедрение функции отслеживания и мониторинга местонахождения судов с жизнеобеспечивающими грузами на водных путях Республики Саха (Якутия);

второй этап разработка модулей «Управление поставками», «Трекинг грузов», «Контроль запасов», «Диспетчерский центр», «Аналитика»;

б) отдельными направлениями является автоматизация и цифровизация деятельности участников завоза жизнеобеспечивающих грузов. Автоматизация и применение цифровых технологий предприятиями по некоторым направлениям проводятся, но в силу капиталоемкости и длительной окупаемости осуществляются крайне низкими темпами. Между тем, темпы развития технологий позволят в перспективе удешевить автоматизацию деятельности предприятий.

Уже в настоящее время автотранспорт с завода может комплектоваться средствами навигации, системами мониторинга расхода топлива, контроля груза и управления режимом работы водителей, что позволяет на основе указанных данных оценивать эффективность работы водителей и автотранспорта. Если технические решения по контролю за движением грузов при транспортировке уже имеются и развиваются, технические решения по контролю грузов при хранении и у конечных потребителей практически отсутствуют или малоразвиты.

В этой связи, предприятиям и организациям - участникам северного завоза - необходимо организовать работу по внедрению средств автоматизации и цифровизации своей деятельности в части контроля прихода, расхода для обеспечения полноценного функционирования информационно-аналитической системы;

3) в рамках развития инфраструктуры завоза топливно-энергетических ресурсов к 2025 году планируется реализовать следующие мероприятия:

а) завершение мероприятий по расширению резервуарных парков Среднеколымской, Белогорской и Чокурдахской нефтебаз АО «Саханефтегазбыт», что позволит покрыть дефицит емкостного парка для размещения котельного топлива и нефтепродуктов для нужд предприятий жилищно-коммунального хозяйства и энергетики;

б) начало разработки и обогащение запасов бурого угля Уяндинского месторождения в Усть-Янском районе для замещения каменного угля угольного разреза Джебарики-Хая, что приведет к снижению транспортных расходов на завоз угля;

в) завершение реконструкции причальных сооружений АО «Морской порт «Тикси» и портовой инфраструктуры ООО «Зеленомысский речной порт», что позволит увеличить объемы переработки и безопасность судоходства в акватории портов;

г) завершение строительства мостового перехода через реку Лену в районе г. Якутска снимет межсезонные транспортные ограничения при перевозках, создаст условия для круглогодичных перевозок топливно-энергетических ресурсов, а также обеспечит выход в единую транспортную сеть страны;

д) завершение строительства Жатайской судовой верфи. Строительство судовой верфи начато с II квартала 2019 года. В настоящее время ведутся работы по устройству фундаментов под судовой верфь с температурной стабилизацией грунтов. С 2020 года начато строительство блока корпусных производств, а также приступили к работам по техприсоединению к сетям инженерной инфраструктуры. Строительство планируется завершить в 2021 году и в этом же году заложить головное судно;

4) развитие рынка сжиженного природного и сжиженного углеводородного газов в Республике Саха (Якутия):

а) увеличение объемов потребления сжиженного природного газа до 50 тыс. тонн. Достижение указанных показателей планируется за счет формирования рынка сжиженного природного газа и его производства;

б) увеличение объемов потребления сжиженного углеводородного газа до 45,7 тыс. тонн.

4.2. На завершающем этапе реализации стратегии до 2030 года планируется реализация следующих мероприятий:

1) цифровизация мониторинга завоза жизнеобеспечивающих грузов в республику, в том числе топливно-энергетических ресурсов:

а) разработка и ввод в эксплуатацию модуля «Логистика»;

б) завершение мероприятий по автоматизации и цифровизации деятельности участников завоза жизнеобеспечивающих грузов. Завершение работ по внедрению автоматических средств учета и контроля за запасами

топливно-энергетических ресурсов;

2) развитие инфраструктуры завоза топливно-энергетических ресурсов:

а) доведение доли водных путей с гарантированными габаритами судового хода до 70 процентов;

б) выведение на проектную мощность Жатайской судовой верфи с ежегодным строительством до 10 ед. флота в год;

в) увеличение доли автомобильных дорог с твердым покрытием до 40 процентов;

г) начало строительства круглогодичных автомобильных дорог в Арктической зоне Республики Саха (Якутия);

д) промышленное освоение месторождений топливно-энергетических ресурсов, расположенных в Арктической зоне Республики Саха (Якутия);

е) внедрение альтернативных видов транспорта при завозе топливно-энергетических ресурсов в Республике Саха (Якутия);

ж) развитие рынка сжиженного природного и сжиженного углеводородного газов в Республике Саха (Якутия);

з) доведение объемов потребления сжиженного природного газа до 100 тыс. тонн;

и) доведение объемов потребления сжиженного углеводородного газа до 45,7 тыс. тонн.

В целях осуществления мониторинга реализации настоящей Стратегии определен перечень целевых показателей ее реализации и значения этих показателей (приложение № 3 к настоящей Стратегии).

---

Приложение № 1  
к Стратегии совершенствования системы  
завоза топливно-энергетических ресурсов  
в Республику Саха (Якутия) на период  
до 2030 года

**ПЕРЕЧЕНЬ  
объектов нефтебазового хозяйства Республики Саха (Якутия) и количество резервуарного парка**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Остатки в резервуарном парке на начало года куб.м													
																								25	26	27	28										
Батагайская нефтебаза	АО "Саханафтогазбыт"	677000, Республика Саха (Якутия), г. Якутск, улица Чиряева, 3	678500, РС(Я), Верхоянский район, п. Батагай ул. Чолбонская, 20	Действующее	АО "Саханафтогазбыт"	Автомобильный, речной	Автомобильный		Да	50 140	42 100	6 000	2 040	-	50	27	23	41 168	35 626	5 542	Безымянный, автомобильный, дизельное топливо, авиационное топливо	мазута, нефть	24473	3375	3 563	5 223	4 635										
															8Гх50м3	2Гх50м3	6Гх50м3																				
															9Гх60м3	17Вх200м3	9Гх60м3																				
															2Вх200м3	8Вх100м3	2Вх200м3																				
															2Вх400м3		2Вх400м3																				
															10Вх1000м3		2Вх1000м3																				
															19Вх2000м3		2Вх2000м3																				
Елогорская нефтебаза	АО "Саханафтогазбыт"	677000, Республика Саха (Якутия), г. Якутск, улица Чиряева, 3	678890, РС(Я), Абыйский район, пгт. Белая Гора, ул. Ефимова, д. 23	Действующее	АО "Саханафтогазбыт"	Автомобильный, речной	Автомобильный		Да	45 430	18 110	27 085	235	-	40	15	25	39 862	14 935	24 927	Безымянный, автомобильный, дизельное топливо, авиационное топливо	нефть	39733	6149	5 146	4 906	7 290										
															1Гх10м3	1Гх50м3	1Гх10м3																				
															3Гх25м3	1Гх60м3	3Гх25м3																				
															3Гх50м3	3Вх200м3	2Гх50м3																				
															2Гх60м3	1Вх400м3	1Гх60м3																				
															1Гх75м3	3Вх100м3	1Гх75м3																				
															8Вх200м3	4Вх200м3	5Вх200м3																				
															1Вх400м3	2Вх300м3	1Вх1000м3																				
															4Вх1000м3		8Вх2000м3																				
															12Вх2000м3		3Вх3000м3																				
															5Вх3000м3																						
															33	21	12											15 772	12 046	3 726	Безымянный, автомобильный,	нефть	11521	2305	2 010	2 126	2 638
															2Гх60м3	1Вх100м3	2Гх60м3																				







нефтеба- зы п. Тикси	- коммуналь- ное хозяйство Республик и Саха (Якутия)	ул. Кирова д 18 блок "А"	Морская,1 б Нефтебаза п.Тикси		- коммуналь- ное хозяйство Республик и Саха (Якутия)		трубопров- одный, морской/р ечной						4Вх100 0 м3; 1Вх100 м3; 2Гх25 м3	4Вх100 0 м3; 1Вх100 м3; 2Гх25 м3			м3; 4Вх1 000 м3; 1Вх1 00 м3; 2Гх2 5 м3	м3	льмы, дизельно с топливо, авиацион ный керосин (ТС-1)	,21 4			0	50	
ООО Дорснаб	ООО Дорснаб	РС(Я), г. Алдан, ул. Маяковско го 35 А	РС(Я), г. Алдан, ул. Маяковско го 35 А	действ ующее	железнодорож ный автомобил ный	железнодорож ный автомобил ный	ст. Алдан ЖД через Нерюнгр и пассажи рская ДВЖД	Да	28610	28610			РВС 1000 х21 шт=210 00 РВС 900 х3 шт=270 0 РВС 700 х 3 шт=210 0 РВС 400 х 4 шт=160 0 РГС 100 х 7 шт=700 РГС 65 х 4 шт=260 РГС 50 х5 шт=250	РВС 1000 х21 шт=210 00 РВС 900 х3 шт=270 0 РВС 700 х 3 шт=210 0 РВС 400 х 4 шт=160 0 РГС 100 х 7 шт=700 РГС 65 х 4 шт=260 РГС 50 х5 шт=250	24000	2400 0	бензин дизельно с топливо керосин	698 00	138 13	139 18	19056	14972			
ООО Экорекурс	ООО Экорекурс	РС (Я), г. Нерюнгр , ул. Южно- Якутская д.43 к.1 кв. 43	РС (Я), г. Нерюнгр, ул. Южно- Якутская д.43 к.1 кв.43	действ ующее	железнодорож ный автомобил ный	автомобил ный	ст. Нерюнгр и грузовая ЖД через Нерюнгр и пассажи рская ДВЖД	Да	3150	3150			РГС 50х3 шт=150 РВС 200х2 шт=400 РВС 400х3 шт=120 0 РВС 700 х2=140 0	РГС 50х3 шт=150 РВС 200х2 шт=400 РВС 400х3 шт=120 0 РВС 700 х2=140 0	2760	2760	бензин дизельно с топливо керосин	125 00	140 3	151 2	1014	1529			
АО "Нефтя- ная компания "Туймаа- да- нефть", Нижнебес- тевская нефтебаза	Акционерн ое общество "Нефтяная компания "Туймаада- нефть"	677000, Республика Саха (Якутия), г.Якутск, ул. Хурашова, 46, тел. (4112) 35- 56-95, (4112) 43- 32-32, e- mail: tn- vae@mail. ru	Республика Саха (Якутия), Мегинно- Камгаласск ий район, пгт. Нижний Бестях, тер. Нефтебаза, тел/факс (41143) 4- 74-71, n- bastexbazas- usp@mail.ru	действ ующее	акционерн ое общество "Нефтяная компания "Туймаада- нефть"	речной, автомобил ный	речной, автомобил ный	Да	49633	36404	13229		3000 м3 - 6 ед.; 2000 м3 - 10 ед.; 1000 м3 - 7 ед.; 700 м3 - 7 ед.; 100 м3 - 2 ед. 60 м3 - 6 ед.	3000 м3 - 4 ед.; 2000 м3 - 10 ед.; 1000 м3 - 5 ед.; 100 м3 - 2 ед. 60 м3 - 6 ед.	3000 м3 - 2 ед.; 1000 м3 - 2 ед.; 700 м3 - 7 ед.	49633	3640 4	1322 9	Бензин АИ- 95, АИ- 92, АИ- 98, Топливо дизельно с Евро класс 4 и вл. 2 и Евро сорт С авиакеро- син ТС-1, Газовый кондесан- т стабильн ый	Сырая нефть	50 000	13 424	157 35		
АО "Нефтя- ная компания "Туймаа- да- нефть", Прирельс- овый нефтеба- зовый комплекс на железнодорож ной станции Нижний	Акционерн ое общество "Нефтяная компания "Туймаада- нефть"	677000, Республика Саха (Якутия), г.Якутск, ул. Хурашова, 46, тел. (4112) 35- 56-95, (4112) 43- 32-32, e- mail: tn- vae@mail. ru	Республика Саха (Якутия), Нерюнгр и наслед	действ ующее	акционерн ое общество "Нефтяная компания "Туймаада- нефть"	железнодорож ный автомобил ный	железнодорож ный автомобил ный	жд станции Нижний Бестях	Да	6000	6000	0	1000 м3 - 6 ед.	1000 м3 - 6 ед.	6000	6000		Бензин АИ- 95, АИ- 92, АИ- 98, Топливо дизельно с Евро класс 4 и вл. 2 и Евро сорт С авиакеро- син ТС-1, Газовый кондесан- т		600 0	339	147 8			



Приложение № 2  
к Стратегии совершенствования системы  
завоза топливно-энергетических ресурсов  
в Республику Саха (Якутия) на период  
до 2030 года

**СХЕМЫ**  
**доставки угля и основные факторы, влияющие на качество и сроки доставки**

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
1	Абыйский	Зырянский угольный разрез	Белая Гора	река-море-река	река-море-река-(Нижнеянк, Усть-Куйга)-авто	Глубины на реках Колыма, Индигирка, недостаточность глубин на бере реки Индигирка
2	Алданский	Нерюнгри	Алдан	ж/д		Уровни воды на реке Алдан, несвоевременное накопление угля на угольном разрезе
		Угольный разрез Джебарики Хая	Чагда, Кутана	река	авто	
3	Амгинский	Угольный разрез Джебарики Хая	Амга	река-река	река-(Н.Бестях)-авто	Уровни воды на реках Алдан и Амга, несвоевременная отгрузка угля, несовпадение сроков навигации на реках Амга и Алдан
		Харбалахский УР	Амга		авто	
4	Верхне-виллойский	Угольный разрез Джебарики Хая	Верхне-виллойск	река-река	река-(Якутск)-авто	Уровни воды на реках Алдан и Виллой, несвоевременное накопление и отгрузка угля с угольного разреза Джебарики-Хая
		Кировский угольный разрез	Верхне-виллойск		авто	
		Разрез Кангаласский	Верхне-виллойск		авто	
5	Верхне-колымский	Зырянский угольный разрез	Зырянка	авто		Глубины на реке Колыма, несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог
		Зырянский угольный разрез	Нелемное, Ожогина	река	авто	
6	Верхоянский	Угольный разрез Джебарики Хая	Батагай	река-море-река-(Усть-Куйга,	река-море-река-(Нижнеянк, Усть-Куйга)-авто	Несвоевременное накопление и недостаточное накопление угля, уровни воды на реках Алдан и Лена, позднее высвобождение морского участка ото льда, недостаточные

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
				Сайды)-авто		Глубины на бере реке Яна, глубины на реке Яна, неготовность портовой инфраструктуры к переработке угля, недостаток флота, несогласованность работы флота, несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга)
		Угольный разрез Джебарики Хая	Батагай		река-море-река- (Белая Гора)-авто	
		Угольный разрез Джебарики Хая	Батагай		река-(Хандыга)- авто	
		Угольный разрез Джебарики Хая	Батагай		река-море- (Нижнеянк (острова)-авто	
7	Горный	Разрез Кангаласский	Бердигестях	авто		
8	Жиганский	Угольный разрез Джебарики Хая	Жиганск	река	авто	Несвоевременное накопление и недостаточное накопление угля, уровни воды на реках Алдан и Лена, неготовность портовой инфраструктуры к переработке угля, несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга)
		Разрез Кангаласский	Жиганск		река, авто	
		Сангарский разрез	Жиганск		река, авто	
9	Кобяйский	Сангарский разрез	Сангар, Батамай	река	река, авто	Несвоевременное накопление и недостаточное накопление угля
		Разрез Кангаласский	Сангар, Батамай		река, авто	
		Угольный разрез Джебарики Хая	Сангар, Батамай		река	
10	Мегино-Кангаласский	Разрез Кангаласский	Населенные пункты	авто		Несвоевременное открытие ледовой переправы через реку Лену
		Харбалахский УР	Балыктах	авто		
11	Мирнинский	Усть-Кут	Мирный	вода	авто	Глубины на верховьях реки Лены
		Кемпендяйский угольный разрез	Мирный		авто	
12	Момский	Зырянский угольный разрез	Сасыр	авто		Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог
		Кадыкчанский разрез	Чумпу-Кытыл	авто		
13	Намский	Разрез Кангаласский	Намцы	авто		
14	Нерюнгринский	Разрез Нерюнгринский	Нерюнгри	авто		
15	Нижне-колымский	Зырянский угольный разрез	Черский	река	река-авто	Глубины на реке Колыма
16	Нюрбинский	Угольный разрез	Нюрба	река		Глубины на реках Алдан, Вилой, Марха

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
		Джебарики Хая				
		Кировский угольный разрез	Населенные пункты	авто	авто	
17	Оймяконский	Угольный разрез Джебарики Хая	Усть-Нера	река-(Хандыга)-авто	авто-(Хандыга)-авто	Глубины на реке Алдан
		Кадыкчанский разрез	Усть-Нера	авто		
18	Олекминский	Угольный разрез Джебарики Хая	Олекминск	река		Глубины на реках Алдан, Лена
		Сангарский разрез	Олекминск	река		Глубины на реке Лена
		Разрез Кангаласский	Олекминск		река	Глубины на реке Лена
		Кемпендяйский угольный разрез	Олекминск		авто	Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог
19	Средне-колымский	Зырянский угольный разрез	Средне-колымск	река	авто	Глубины на реке Колыма
20	Сунтарский	Угольный разрез Джебарики Хая	Сунтар	река	река-(Якутск)-авто	Глубины на реках Алдан, Вилюй, несвоевременная отгрузка угля
		Кемпендяйский угольный разрез	Населенные пункты	авто		
		Кировский угольный разрез	Населенные пункты		авто	
21	Таттинский	Харбалахский УР	Бытык-Кюэль	авто		
22	Томпонский	Угольный разрез Джебарики Хая	Хандыга	река	авто	Глубины на реке Алдан
23	Усть-Алданский	Угольный разрез Джебарики Хая	Дыгдал, Кылай	река		Глубины на реке Алдан, сложный подход к пункту выгрузки
		Разрез Кангаласский	Населенные пункты	авто		
		Харбалахский УР	Населенные пункты	авто		
24	Усть-Майский	Угольный разрез Джебарики Хая	Усть-Мая	река	авто	Глубины на реке Алдан, отсутствие накоплений, поздняя отгрузка
25	Усть-Янский	Месторождения из/вне республики	Усть-Куйга	ж/д-море-река-авто, ж/д-река-	река-море-(Нижнеянск (берег))-авто	Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, глубины на реке Лене, глубины на баровом участке реки Яна, неготовность портовой инфраструктуры к

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
				море-река-авто		переработке угля, недостаток флота, несогласованность работы флота, несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга)
26	Хангаласский	Разрез Кангаласский	Населенные пункты	авто		
27	Чурапчинский	Харбалахский УР	Чурапча	авто		

## Схемы доставки сырой нефти и факторы, влияющие на качество и сроки доставки

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
1	Абыйский	Олекминск	Белая Гора	река-море-река	река-море-река- (Нижнеянк, Усть-Куйга)-авто	Глубины на реках Лене, Индигирка. Недостаточность глубин на берегах реки Индигирка, несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения нефти и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
		Олекминск	Белая Гора		река-(Хандыга)-авто	Глубины на реках Лене, Алдан. Недостаточность резервуарного парка, несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
2	Аллаиховский	Олекминск	Чокурдах	река-море-река	река-море-река- (Нижнеянк, Усть-Куйга)-авто	Глубины на реках Лене, Индигирка. Недостаточность глубин на берегах реки Индигирка, несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения нефти и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
		Олекминск	Чокурдах		река-(Хандыга)-авто	Глубины на реках Лене, Алдан. Недостаточность резервуарного парка, несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
3	Булунский	Олекминск	Населенные пункты	река-море	ж/д-море	Глубины на реке Лена. Ледовая обстановка на морском участке. Сокращение объемов резервуарного парка, ввиду износа

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
4	Ленский	Месторождения	Ленск	река	авто	Глубины на реке Лене, несвоевременная отгрузка, несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог
5	Мирнинский	Месторождения	Мирный	авто		
6	Момский	Олекминск	Хонуу	река-море-река-(Белая Гора)-река	река-море-река-(Белая Гора)-авто	Глубины на реках Лене, Индигирка. Недостаточность глубин на берегах реки Индигирка, несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения нефти и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
		Олекминск	Хонуу		река-(Хандыга)-авто	Глубины на реках Лене, Алдан. Недостаточность резервуарного парка, несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
7	Нижне-колымский	Олекминск	Населенные пункты	река-море-река	река-(Хандыга)-авто	Глубины на реке Лене. Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения нефти и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
8	Нюрбинский	Месторождения	Нюрба	авто		
9	Оленекский	Месторождения	Оленёк	авто		Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог
10	Олекминский	Олекминск	Олекминск	авто		
11	Средне-колымский	Олекминск	Средне-колымск	река-море-река	река-море-река-(Черский)-авто	Глубины на реке Лене. Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения нефти и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
12		Олекминск	Средне-колымск		река-(Хандыга)-авто	Глубины на реках Лене, Алдан. Недостаточность резервуарного парка, несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
13	Сунтарский	Месторождения	Сунтар	авто		
14	Томпонский	Олекминск	Хандыга	река-(Хандыга)-авто	река-(Н.Бестях)-авто	Глубины на реках Лене, Алдан. Недостаточность резервуарного парка, несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
15	Усть-Алданский	Олекминск	Борогонцы	река-(Якутск, Н.Бестях)-авто		Глубины на реке Лена
16	Усть-Янский	Олекминск	Населенные пункты	река-море-река-(Нижнеянск, Усть-Куйга)-авто	река-море-(Белая Гора)-авто	Глубины на реках Лене, Яна. Недостаточность глубин на бере реки Яна, несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения нефти и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
17	Хангаласский	Олекминск	Населенные пункты	река-Н.Бестях-авто		Глубины на реке Лена
18	Эвено-Бытантайский	Олекминск	Населенные пункты	река-море-река-(Нижнеянск, Усть-Куйга)-авто	река-море-река-(Белая Гора)-авто	Глубины на реках Лене, Яна. Недостаточность глубин на бере реки Яна, несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения нефти и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)

## Схемы доставки КГС и факторы, влияющие на качество и сроки доставки

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
1	Анабарский	Кысыл-Сыр	Саскылах	река-(Сангар, Жиганск)-река-море-Юрюнг-Хая-авто	авто-(Якутск)-река-море-Юрюнг-Хая-авто	Глубины на реках Вилюй, Лене. Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения КГС на транзитных пунктах и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
		Кысыл-Сыр	Саскылах		авто	Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
		Среднебуотубинское	Саскылах	авто		Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
2	Булунский	Кысыл-Сыр	Тикси	река-(Сангар, Жиганск)-река-море-	авто-(Якутск)-река-море	Глубины на реках Вилюй, Лене. Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения КГС на транзитных

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
				река		пунктах и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
3	Верхневиллоу-йский	Кысыл-Сыр	Верхневиллоу-йск	авто		
4	Виллоу-йский	Кысыл-Сыр	Виллоу-йск	авто		
5	Горный	Кысыл-Сыр	Населенные пункты	авто		
6	Кобяйский	Кысыл-Сыр	Сангар	река	авто-(Якутск)-река	Глубины на реках Виллой, Лене. Недостаточность резервуарного парка для размещения КГС
		Кысыл-Сыр	Сангар		авто	
8	Нюрбинский	месторождения	Населенные пункты	авто		
9	Оленекский	Среднебуотубинское	Оленёк	авто		Недостаточность резервуарного парка для размещения КГС и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
		Кысыл-Сыр	Оленёк		авто	

Схемы доставки нефтепродуктов и факторы, влияющие на качество и сроки доставки

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
1	Абыйский	Усть-Кут	Белая Гора	река-море-река	река-море-река-(Нижнеянк, Усть-Куйга)-авто	Глубины на реках Лене, Индигирка. Недостаточность глубин на берегах реки Индигирка, несвоевременная отгрузки, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
		Усть-Кут	Белая Гора		река-(Хандыга)-авто	Несвоевременная отгрузка, недостаток резервуарного парка, несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга)
		Мурманск, Архангельск	Белая Гора	море-река	море-река-(Нижнеянк, Усть-Куйга)-авто	Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, глубины на баровом участке реки Индигирка, недостаток флота, несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга)

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
		Нерюнгри	Белая Гора		ж/д-(Н.Бестях)-река-море-река	Глубины на реках Лене, Индигирка. Недостаточность глубин на берегах реки Индигирка, несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка и сокращение резервуарного парка, ввиду износа.
2	Алданский	Усть-Кут	Чагда, Кутана	река, ж/д-(Н.Бестях)-река		Глубины на реках Лене, Алдан
		Нерюнгри	Улу, Угоян, Верхняя Амга	ж/д-(Н.Бестях, Томмот)-авто		
3	Аллаиховский	Усть-Кут	Чокурдах	река-море-река	река-море-река-(Нижнеянск, Усть-Куйга)-авто	Глубины на реках Лене, Индигирка. Недостаточность глубин на берегах реки Индигирка и Яна, несвоевременная отгрузки, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
		Усть-Кут	Чокурдах		река-(Хандыга)-авто	Несвоевременная отгрузка, недостаток резервуарного парка, несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга)
		Мурманск	Чокурдах	море-река	море-река-(Нижнеянск, Усть-Куйга)-авто	Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, глубины на баровом участке реки Индигирка и Яна, недостаток флота, несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга)
		Нерюнгри	Чокурдах		ж/д-(Н.Бестях)-река-море-река	Глубины на реках Лене, Индигирка. Недостаточность глубин на берегах реки Индигирка, несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка и сокращение резервуарного парка, ввиду износа.
4	Анабарский	Усть-Кут	Саскылах	река-море-река-(Юрюнг-Хая)-авто		Глубины на реке Лене. Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
		Усть-Кут	Саскылах	река-(Ленск)-		Глубины на реке Лене. Несвоевременная отгрузка,

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
				авто		несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
		Мурманск	Саскылах	море-(Юрюнг-Хая)-авто		Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
		Нерюнгри	Саскылах		ж/д-(Н.Бестях)-река-море-(Юрюнг-Хая)-авто	Глубины на реке Лене. Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
5	Булунский	Усть-Кут	Тикси	река-море		Глубины на реке Лене. Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа
		Мурманск	Тикси	море		Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа
		Нерюнгри	Тикси		ж/д-(Н.Бестях)-река	Глубины на реке Лене. Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа
6	Верхне-вильойский	Усть-Кут	Тобуя	река-(Якутск)-авто	река-(Нюрба)-авто	
7	Верхне-колымский	Усть-Кут	Зырянка	река-море-(Черский)-река	река-море-(Черский, Среднеколымск)-авто	Глубины на реке Лене, несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
		Мурманск	Зырянка	море-(Черский)-река	море-(Черский, Среднеколымск)-авто	Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог,

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
						погодные условия (пурга, метель)
		Нерюнгри	Зырянка		ж/д-(Н.Бестях)-авто-(Сеймчан)-река, ж/д-(Н.Бестях)-авто	Недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель). Глубины на верховьях реки Колыма
8	Верхоянский	Усть-Кут	Батагай	река-море-река-(Усть-Куйга)-река	река-море-река-(Нижнеянк, Усть-Куйга)-авто	Глубины на реках Лене, Яна. Ледовая обстановка на морском участке. Недостаточность глубины на баре реки Яна. Несвоевременная отгрузка. Недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
		Мурманск	Батагай	море-река-(Усть-Куйга)-река	море-река-(Нижнеянк, Усть-Куйга)-авто	Ледовая обстановка на морском участке. Недостаточность глубины на баре реки Яна. Глубины на реке Яна. Несвоевременная отгрузка. Недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
		Нерюнгри	Батагай	ж/д-(Томмот, Н.Бестях)-река-море-река-(Усть-Куйга)-река	ж/д-(Томмот, Н.Бестях)-авто-(Хандыга)-авто	Глубины на реках Лене, Яна. Ледовая обстановка на морском участке. Недостаточность глубины на баре реки Яна. Несвоевременная отгрузка. Недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
9	Вилпойский	Усть-Кут	Лекечен	река-(Якутск)-авто	река-(Якутск, Ленск)-авто	Глубины на реке Лене
10	Жиганский	Усть-Кут	Жиганск	река		Глубины на реке Лене
		Нерюнгри	Жиганск		ж/д-(Томмот, Н.Бестях)-река	Глубины на реке Лене. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
		Нерюнгри	Жиганск		ж/д-(Томмот, Н.Бестях)-авто	
11	Кобяйский	Нерюнгри	Сангар	река	ж/д-(Томмот, Н.Бестях)-река	Глубины на реке Лене. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
12	Ленский	Усть-Кут	Населенные пункты	река-(Ленск)-авто	авто	Глубины на реке Лена. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
		Нерюнгри	Населенные		ж/д-(Н.Бестях)-	Глубины на реке Лене. Несвоевременное открытие сезонных

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
			пункты		река-(Ленск)-авто	автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
13	Момский	Усть-Кут	Хонуу	река-(Хандыга)-авто	река-море-река-(Белая Гора)-авто	Глубины на реках Лене, Индигирка. Недостаточность глубин на бере реки Индигирка и Яна, несвоевременная отгрузки, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга, наледи)
		Мурманск	Хонуу	море-река-(Белая Гора)-авто	море-река-(Нижнеянк, Усть-Куйга)-авто	Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, глубины на баровом участке реки Индигирка и Яна, недостаток флота, несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга)
		Нерюнгри	Хонуу		ж/д-(Томмот, Н.Бестях)-авто-(Хандыга)-авто	Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (метель, пурга)
14	Нижне-колымский	Усть-Кут	Черский	река-море-река		Глубины на реке Лене, несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
		Мурманск	Черский	море-река		Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
		Нерюнгри	Черский		ж/д-(Н.Бестях)-река-море, ж/д-(Н.Бестях)-авто-(Сеймчан)-река	Недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель). Глубины на верховьях реки Колыма
15	Оймяконский	Усть-Кут	Населенные пункты	река-(Хандыга)-авто	река-(Якутск, Н. Бестях)-авто-(Хандыга)-авто	Глубины на реках Лене и Алдан
		Нерюнгри	Населенные пункты		ж/д-(Томмот)-авто-(Хандыга)-авто	

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
16	Оленекский	Усть-Кут	Оленёк	река-(Ленск)-авто	авто	Глубины на реке Лене, несвоевременная отгрузка. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные ус
17	Олекминский	Усть-Кут	Населенные пункты	река	ж/д-(Н.Бестях)-река	Глубины на реке Лене, несвоевременная отгрузка. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные ус
18	Средне-колымский	Усть-Кут	Средне-колымск	река-море-река	река-море-река-(Черский)-авто	Глубины на реке Лене, несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
		Мурманск	Средне-колымск	море-река	море-река-(Черский)-авто	Несвоевременная отгрузка, ледовая обстановка на морском участке, недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
		Нерюнгри	Черский		ж/д-(Н.Бестях)-река-море, ж/д-(Н.Бестях)-авто-(Сеймчан)-река	Недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель). Глубины на верховьях реки Колыма
19	Томпонский	Усть-Кут	Хандыга	река		Глубины на реках Лене и Алдан
		Нерюнгри	Хандыга		ж/д-(Томмот, Н.Бестях)-авто	
20	Усть-Майский	Усть-Кут	Эльдикан	река		Глубины на реках Лене и Алдан
		Нерюнгри	Эльдикан	ж/д-(Томмот)-авто	ж/д-(Томмот, Н.Бестях)-авто	
21	Усть-Янский	Усть-Кут	Нижнеянск, Усть-Куйга	река-море-река	река-море-река-(Белая Гора)-авто	Глубины на реках Лене, Яна. Ледовая обстановка на морском участке. Недостаточность глубины на баре реки Яна. Несвоевременная отгрузка. Недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)

№ п/п	Улус (район)	Пункты отгрузки	Пункт доставки	Базовая	Альтернативная	Факторы, влияющие на качество и сроки доставки
		Мурманск	Нижнеянск, Усть-Куйга	море-река	море-река-(Белая Гора)-авто	Ледовая обстановка на морском участке. Недостаточность глубины на баре реки Яна. Глубины на реке Яна. Несвоевременная отгрузка. Недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
		Нерюнгри	Нижнеянск, Усть-Куйга		ж/д-(Томмот, Н.Бестях)-авто-(Хандыга)-авто	Несвоевременная отгрузка. Недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
22	Хангаласский	Усть-Кут	Населенные пункты	река-(Якутск)-авто		Глубины на реке Лене
		Нерюнгри	Населенные пункты	ж/д-(Томмот)-авто	ж/д-(Томмот, Н.Бестях)-авто	
23	Эвено-Бытантайский	Усть-Кут	Батагай-Алыта (Саккырыр)	река-море-река-(Батагай)-авто	река-море-река-(Нижнеянск, Усть-Куйга)-авто-(Батагай)-авто	Глубины на реках Лене, Яна. Ледовая обстановка на морском участке. Недостаточность глубины на баре реки Яна. Несвоевременная отгрузка. Недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
		Мурманск	Батагай-Алыта (Саккырыр)	море-река-(Батагай)-авто	море-река-(Нижнеянск, Усть-Куйга)-авто-(Батагай)-авто	Ледовая обстановка на морском участке. Недостаточность глубины на баре реки Яна. Глубины на реке Яна. Несвоевременная отгрузка. Недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)
		Нерюнгри	Батагай-Алыта (Саккырыр)		ж/д-(Томмот, Н.Бестях)-авто-(Хандыга)-авто-(Батагай)-авто	Несвоевременная отгрузка. Недостаточность резервуарного парка для размещения НП и сокращение резервуарного парка, ввиду износа. Несвоевременное открытие сезонных автомобильных дорог, погодные условия (пурга, метель)

Приложение № 3  
к Стратегии совершенствования системы  
завоза топливно-энергетических ресурсов  
в Республику Саха (Якутия) на период  
до 2030 года

**ПЛАНОВЫЕ ЗНАЧЕНИЯ**  
**целевых показателей на период до 2030 года**

№	Наименование	Показатель	Этапы	
			первый этап 2021 – 2025 гг.	второй этап 2026 – 2030 гг.
1	Достижение «цифровой зрелости» по направлению «Завоз грузов»	%	20	70
2	Доведение строительства новых судов до 10 ед. в год	Ед. в год	1	10
3	Обновление и ремонт резервуарного парка нефтебазового хозяйства на территории Республики Саха (Якутия)	Ед.	10	25
4	Доля населения, имеющая круглогодичную транспортную доступность, до 83 %	%	70	83
5	Развитие потребления сжиженного природного газа	Тыс. тонн в год	50	100
6	Развитие потребления углеводородного газа	Тыс. тонн в год	45,7	96