

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ВСЕРОССИЙСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНЕРАЛЬНОГО СЫРЬЯ им. Н.М.ФЕДОРОВСКОГО»**



ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ФГБУ «ВИМС», 2019

Основу грузоперевозок в Арктической зоне России составляют два основных вида транспорта с большими объемами грузооборота и дальними расстояниями транспортировки грузов - морской транспорт по Северному морскому пути (СМП) и железнодорожный. В меньшей степени при малых и средних расстояниях используются речной, автомобильный и авиационный транспорт. Пути грузоперевозок проиллюстрированы на **рисунке 1**.

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Севморпуть (СМП) – кратчайшая морская трасса, соединившая европейскую часть РФ и Дальний Восток. Транспортные узлы Северного морского пути соединяют важнейшие порты Арктики и крупные реки Сибири. Организационно СМП делится на Западный (Мурманск–Дудинка) и Восточный (Дудинка–порт Провиденция) секторы. В его состав входят более 70 перевалочных баз и портов. Основным объем грузов составляют нефть, уголь, нефтепродукты, сжиженный природный газ (СПГ) и твердые полезные ископаемые, добываемые в прилегающих регионах и экспортируемые в страны Европы, Северной Америки и страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Сводные данные по перевозкам грузов ТПИ, добытых на месторождениях Арктической зоны, представлены в **таблице 1** и **таблице 2**.

В 2018 г. суммарный объем грузоперевозок СМП увеличился вдвое, достигнув 20,2 млн т. По видам грузов основной объем грузоперевозок приходится на сжиженный природный газ (СПГ) — 8,4 млн т (рост в 37,7 раза), нефть и нефтепродукты — 7,81 млн т (+15,6%), генеральные грузы — 2,34 млн т (-6,3%), газовый конденсат — 805,4 тыс. т (рост в 7,5 раза), уголь — 290,8 тыс. т (-16%) и руды — 43 тыс. т (+29,9%). Существенный рост связан с вводом в промышленную эксплуатацию трех производственных линий завода «Ямал СПГ», а также за счет отгружаемой нефти терминала Новопортовского месторождения «Ворота Арктики».

За январь-ноябрь 2019 г. суммарный объем грузоперевозок СМП увеличился почти на 70 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (16,8 млн т) и составил 27,6 млн т.

В настоящее время основной объем грузовых перевозок по Северному морскому пути осуществляется с месторождений УВС Пеляткинского и Новопетровского, а также и с завода «Ямал-СПГ», действующего на базе Южно-Тамбейского месторождения в Карском море. В 2018 г. через порт Сабетта суммарно отгружено 17,4 млн т, в том числе «Ямал СПГ» отгрузил 8,36 млн т СПГ и 717 тыс. т стабильного газового конденсата.

Рисунок 1 Грузоперевозки в Арктической зоне РФ



Проект ПАО «НОВАТЭК» «Арктик СПГ-2» предусматривает строительство трех очередей по производству сжиженного природного газа (СПГ) мощностью 6,6 млн т в год каждая – всего 19,8 млн т в год. Начало производства СПГ запланировано на 2023 г. с выходом на полную мощность к 2026 г. Кроме «Арктик СПГ-2», компания планирует построить еще два крупных завода в регионе – «Арктик СПГ-1» и «Арктик СПГ-3». «Арктик СПГ-1» будет производить порядка 20 млн т СПГ в год. По проекту «Арктик СПГ-3» в настоящее время ведутся разведочные работы.

В Западном секторе СМП судами ПАО «ГМК «Норильский никель» на регулярной основе осуществляются грузоперевозки по маршруту порт Дудинка – Мурманск (МТФ). Морской флот компании состоит из шести судов усиленного ледового класса. В 2018 г. водный грузооборот компании составил 1,3 млн т, в том числе файнштейна, с целью дальнейшей отправки по железной дороге на Кольскую ГМК, и шлама цеха электролиза меди и никеля для производства концентратов драгоценных металлов. Основные функции МТФ — отправка готовой металлопродукции Компании из Мурманска в порты Европы. Объем добычи предприятиями Норильского никеля в ближайшее время существенно не увеличится, объемы грузоперевозок останутся стабильными.

В 2018-2019 гг. ООО «УК «ВостокУголь» утверждены технические проекты разработки месторождений Таймырского угольного бассейна – Малолемберовское и Нижнелемберовское. Объем добычи угля по двум проектам в 2019-2021 гг. составит 1,5 млн т ежегодно. Весь добываемый уголь поставляется на экспорт в Европейские страны через порт Диксон. Кроме того, планами компании по освоению Таймырского угольного бассейна ООО «УК «ВостокУголь» предусматривается достижение производственной мощности угледобывающих предприятий в 2024 г. – 19,0 млн т, в 2026 – 30,0 млн т горной массы в год.

Ожидается, что в 2020 г. на острове Южный архипелага Новая Земля начнется строительство ГОК на свинцово-цинковом месторождении Павловское. Ввод месторождения в эксплуатацию намечен на 2022 г. с производственной мощностью 220 тыс. т цинкового и 47 тыс. т свинцового концентратов для поставок на экспорт по Северному морскому пути в Европу и Китай. Проектный срок отработки запасов – 14 лет.

Таким образом, в среднесрочной перспективе при стабильной добыче на месторождениях Норильского промышленного района, реализации планов УК «ВостокУголь» по освоению месторождений Таймырского угольного бассейна, начале добычи на Павловском месторождении ежегодный объем грузовых перевозок твердых полезных ископаемых в Западном секторе Северного морского пути может составить 31,6 млн т.

В Восточном секторе СМП в Республике Саха (Якутия) ввод в эксплуатацию месторождения Томторское должен состояться не позднее 2023 г., выход на проектную мощность – 2024 г. В конце 2017 г. утвержден путь транспортировки руды для переработки в г. Краснокаменск Забайкальского края. Доставку руды предполагается осуществлять по проектируемому зимнику в Красноярский край в порт Хатанга, далее через Северный морской путь до порта Находка, затем железнодорожным транспортом в г. Краснокаменск. Годовой объем переработки руды 150 тыс. т.

В Чукотском автономном округе ООО «Золоторудная компания «Майское»» (АО «Полиметалл УК») через порт Певек на Амурский гидрометаллургический комбинат (АГМК) транспортирует упорные золотые флотоконцентраты месторождения Майское для их дальнейшей переработки технологией автоклавного окисления. Объем грузовых перевозок составляет около 50 тыс. т флотоконцентрата. В 2018 г. основная часть концентрата с Майского месторождения была продана в Китай.

Не позднее 2024 г. ООО «ГДК Баимская» (KAZ Minerals PLC) должна ввести в эксплуатацию месторождение Песчанка в Баимской рудной зоне Чукотского АО. На обогатительной фабрике строящегося Баимского ГОК планируется ежегодно производить 1133 тыс. т медного и 12,2 тыс. т молибденового концентрата для дальнейшей транспортировки через порт Певек на экспорт конечным потребителям в страны АТР.

В рамках проекта освоения месторождений Беринговского каменноугольного бассейна в Чукотском АО компания ООО «Берингпромуголь» приступила к освоению месторождения Верхне-Алькатваамское. В 2018 г. добыча угля на месторожде-

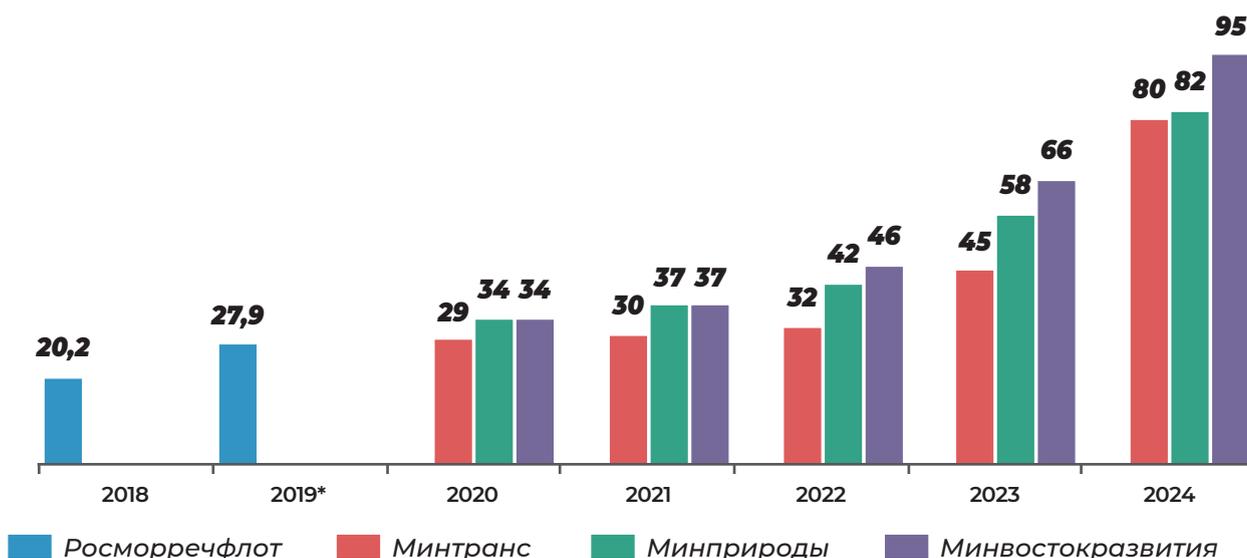
нии составила 0,5 млн т. Согласно двум утверждённым проектам разработки выход предприятия на полную мощность в 1,5 млн т в год планируется в 2022 г. Большая часть добываемого угля экспортируется через порт Беринговский в страны АТР, в меньшей степени используется для обеспечения топливом Чукотского АО. В 2018 г. на экспорт было отправлено более 0,4 млн т угля.

Работы по освоению месторождения каменного угля Амаамское АО «Северо-Тихоокеанская угольная компания» выполняются с нарушением сроков условий пользования недрами. Ввод месторождения в эксплуатацию установлен не позднее 2021 г. Добываемый в будущем уголь планируется экспортировать в страны АТР через порт Беринговский.

Таким образом, в среднесрочной перспективе, при условии стабильной добычи на месторождении Майское, ввода в эксплуатацию месторождений Томторское и Песчанка, с выходом угледобывающих предприятий на полную мощность на месторождениях Беринговского угольного бассейна, ежегодный объем грузовых перевозок твердых полезных ископаемых в Восточном секторе Северного морского пути может составить 3,2 млн т.

Согласно разным оценкам, суммарный грузооборот по СМП в 2020 г. может составить 29-34 млн т, в 2021 г. 30-37 млн т и далее до 80-95 млн т в 2024 г. В основном загрузка Северного морского пути будет обеспечена за счет СПГ-заводов ПАО «НОВАТЭК» на Ямале и Гыдане (рисунок 2).

Рисунок 2 Оценки грузооборота по Северному морскому пути на 2020-2024 гг.



* Данные за январь-ноябрь 2019 г.

Октябрьская железная дорога

По Октябрьской железной дороге наибольшее количество грузов перевозится из Мурманской области в Европейскую часть России, в меньшей степени грузы перевозятся в Мурманский порт для дальнейшего экспорта.

С месторождений Хибинской группы (АО «ФосАгро», недропользователь АО «Апатит») от станции Апатиты осуществляются перевозки на экспорт через порт Усть-Луга (Ленинградская область, около 1 млн т апатитового концентрата), в Вологодскую область (АО «Фосагро-Череповец») и в Саратовскую область (Балаковский филиал АО «Апатит»), суммарно около 7 млн т апатитового концентрата. Нефелиновый концентрат АО «ФосАгро» поставляет в город Пикалево (Ленинградская область, ЗАО «БазэлЦемент-Пикалево») в объеме около 1,7 млн т.

ЗАО «Северо-Западная Фосфорная компания», входящая в ГК «Акрон» и разрабатывающая месторождение Олений ручей, перевозит после обогащения около 1,1 млн т апатитового концентрата на заводы по выпуску фосфорсодержащих удобрений в Новгородскую область — ПАО «Акрон», и в Смоленскую область — ПАО «Дорогобуж».

Лопаритовый концентрат в объеме 7,8 тыс. т с Ловозерского месторождения (ОАО «Ловозерский ГОК») транспортируется в г. Соликамск (Пермский край) для дальнейшей переработки на Соликамском магниевом заводе.

С месторождений железистых кварцитов Заимандровского железорудного района, разработку которых ведет АО «Олкон» (Оленегорское, Кировогорское, Комсомольское, им. 15-й годовщины Октябрьской революции, им. Проф. Баумана, Северная залежь (Куркенпахк)), железорудный концентрат в объеме 4,1 млн т поставляется на Череповецкий металлургический комбинат (ПАО «Северсталь»).

С Ковдорского месторождения (АО «Ковдорский ГОК», входит в структуру АО «МХК «Еврохим») по железной дороге перевозится порядка 2,5 млн т железорудного концентрата в Череповец (МК «Северсталь»); 2,6 млн т апатитового концентрата поставляется на заводы холдинга АО «МХК «Еврохим» в Ленинградскую область (ООО «Промышленная группа «Фосфорит») и в Краснодарский край (ООО «ЕвроХим — Белореченские Минудобрения»); 0,8 млн т апатитового концентрата перевозится на дочернее предприятие АО «Лифоса» (Литва). На экспорт через порт Мурманска с Ковдорского месторождения поставляется 2,5–3 млн т железорудного концентрата и 7,3 тыс. т бадделеитового концентрата.

Таким образом, на юг по Октябрьской железной дороге в настоящее время вывозится порядка 20,8 млн т концентратов, на север в Мурманский порт транспортируется около 3 млн т грузов. Увеличения объемов грузоперевозок в краткосрочной перспективе не прогнозируется.

Северная железная дорога

По Северной железной дороге вывозятся грузы из Республики Коми; в основном это угольный концентрат, поставляемый структурными подразделениями ПАО «Северсталь» (АО «Воркутауголь») на Череповецкий металлургический комбинат, объем перевозок составляет примерно 8,4 млн т. Около 10% от этого объема (0,8 млн т) поставляется на экспорт через порт Усть-Луга (Ленинградская область).

Также по Северной железной дороге перевозится около 0,3 млн т хромового концентрата с Центрального месторождения (поселок Харп) на Челябинский металлургический комбинат.

Таким образом, объем перевозок по Северной железной дороге в настоящее время составляет около 8,7 млн т грузов. Увеличения объемов грузоперевозок в ближайшие пять лет не прогнозируется.

Речной транспорт

В Восточной Арктике основную транспортную роль играет река Енисей в Красноярском крае, в особенности глубоководные низовья. Естественный глубоководный путь от устья Енисея позволяет морским судам грузоподъемностью 15 тыс. т проходить вглубь материка на 423 км до г. Дудинка. Прямое водное сообщение Красноярск – Дудинка является основным звеном транспортной схемы по доставке грузов в Норильский промышленный район. Компания ООО «Норникель-ЕРП» (ПАО ГМК «Норильский никель») осуществляет перевозки грузов в бассейне реки Енисей; в основном это металлопродукция, фанштейн и прочие генеральные грузы, в том числе в контейнерах. Речной флот компании состоит из 556 единиц (в том числе 161 самоходное судно, 395 несамоходных судов).

Далее основной транспортной артерией является река Лена с притоками в Республике Саха (Якутия). В связи с отсутствием в среднем течении крупных узлов поставки грузов река Лена используется в основном для северного завоза в улусы (районы) Якутии.

В апреле 2019 г. начата реконструкция Жатайской судовой верфи. Планируется, что предприятие будет перерабатывать 30-35 тыс. т металла, производить до 10 новых судов ежегодно, и покроет потребности в речном транспорте для рек Лена, Яна и Колыма, а также морском для СМП. Закладка первого судна на Жатайской судовой верфи планируется в 2021 г.

В 2020 г. АО «Янолово» планируется начало добычи на россыпи олова ручья Тирехтах. Срок обеспеченности запасами предприятия – 26 лет. Оловянный концентрат в количестве 4,6 тыс. т в год планируется перевозить внутренним водным транспортом до перегрузочного терминала в Нижнем Бестяхе, и далее потребителю – ОАО «Новосибирский оловянный комбинат».

Авиатранспорт

В АЗРФ находится 73 аэродрома. В последние годы введены в эксплуатацию два новых аэропорта в Бованенковке и Сабетте в Ямало-Ненецком АО, имеющие статус аэропорта федерального значения и являющиеся важным элементом транспортной инфраструктуры масштабного проекта «Ямал СПГ». В 2018 г. завершена реконструкция аэропортов Чокурдах и Тикси в Республике Саха (Якутия).

ПАО «Севералмаз» (Группа АЛРОСА) комплектует и отправляет воздушным транспортом алмазное сырье, добываемое на месторождениях Архангельской области, в ЕСО АК «АЛРОСА» (г. Москва) для проведения первичной оценки и последующей реализации продукции. АО «АГД ДАЙМОНДС» (АО «Открытие Холдинг») алмазы, полученные при обогащении на трубке им. В. Гриба, реализует воздушным транспортом на экспорт.

ПАО «ГМК «Норильский никель» осуществляет сухогрузные перевозки товарной продукции воздушным транспортом на экспорт в порты Европы и на внутренний рынок, в том числе в ОАО «Красноярский завод цветных металлов им. В. Н. Гулидова» (ОАО «Красцветмет») для конечной переработки драгметаллов в товарные. В 2018 г. объем сухогрузных перевозок воздушным транспортом компании составил 1,4 млн т.

ЗАО «Чукотская ГГК» (Kinross Gold Corp.) осуществляет перевозки получаемого сплава Доре на аффинажный завод ОАО «Красцветмет» воздушным транспортом рейсом Рудник «Купол» – Якутск – Красноярск.

Автомобильный транспорт

Автодорожная сеть Арктики характеризуется неравномерным развитием. На территории АЗРФ проходят участки автомобильных дорог федерального значения общей протяженностью 729,5 км. В настоящее время ведется планомерная ремонтно-восстановительная работа на участках этих дорог. Тем не менее, имеются регионы, у которых отсутствует круглогодичный доступ на автодорожную сеть России (Ненецкий АО, Чукотский АО), где транспортировка грузов в зимнее время производится по зимникам. Круглогодично автомобильным транспортом в Арктической зоне перевозятся грузы от горно-обогатительных комбинатов до железнодорожных станций в Мурманской области.

Таблица 1 Объемы и направления грузоперевозок в Арктической зоне Российской Федерации

Недропользователь месторождения	Направление перевозок	Объем грузоперевозок	Примечание
Северный морской путь			
УВС			
Месторождения НАО: ООО «ЛУКОЙЛ-Коми»; им. Титова и им. Требса, ООО «Башнефть-Полюс»; Песчаноозерское на о. Колгуев, ООО «Арктическая нефтяная компания» и АО «Арктикнефть»	Харьга-Варандей (нефтепровод) – Варандейский терминал (танкер) – Мурманск – Нидерланды (Роттердам)	6,7 млн т (нефть)	Нефть поступает в нефтепровод ПАО «ЛУКОЙЛ» Харьга-Варандей и транспортируется до Варандейского терминала, далее отгружается в танкеры усиленного ледового класса, которые следуют до Мурманска, где происходит перегрузка в танкеры Панамакс, и далее до Роттердама
«ООО Газпром нефть Ямал» Месторождения Новопортовское и Приразломное	Месторождение (нефтепровод) – «Ворота Арктики» (терминал) – Мурманск (танкер) – Нидерланды (Роттердам)	до 4,6 и 8,9 млн т соответственно (нефть)	От месторождения по нефтепроводу ПАО «Газпром нефть» нефть транспортируется до мыса Каменный на терминал «Ворота Арктики», далее до Мурманска, где происходит перегрузка в танкеры Панамакс и далее до Роттердама
ТПИ			
ПАО «ГМК «Норильский никель» Октябрьское Талнахское	Дудинка - Мурманск Дудинка - Архангельск	1,3 млн т	Транспортировка осуществляется собственными судами компании. Из Мурманска в г. Мончегорск ~130 км по суше на ж/д и на авто. Из Архангельска автомобильным и ж/д транспортом отечественным потребителям
ПАО «ГМК «Норильский никель»	Мурманск - Дудинка	шлам цеха электролиза меди и никеля, содержащий драгметаллы	Продукция, полученная на производстве Заполярного и Кольского филиалов
ООО «ЗК Майское» Майское	Порт Певек – г. Амурск – страны АТР	50 тыс. т золотосодержащего концентрата	До порта Певек груз транспортируется по зимнику
Октябрьская железная дорога			
АО «Кольская ГМК» (ПАО «ГМК «Норильский никель»)	Мончегорск - Мурманск	200 тыс. т суммарно никеля и меди	Из Мурманска конечная продукция отправляется в Нидерланды (г. Роттердам)
АО «ФосАгро» Месторождения Хибинской группы	Станция Апатиты - порт Усть-Луга (Ленинградская область)	1 млн т апатитового концентрата	Транспортировка осуществляется собственным подвижным составом до перевалочного терминала компании ООО «Смарт Балк Терминал»
	Станция Апатиты - Вологодская область. Станция Апатиты - г. Балаково (Саратовская область)	7 млн т апатитового концентрата	Транспортировка осуществляется до заводов по выпуску фосфоросодержащих удобрений АО ФОСАгро-Череповец» (Вологодская область) и Балаковский филиал АО «Апатит»
	Станция Апатиты - Пикалево (Ленинградская область)	1,7 млн т нефелинового концентрата	Транспортировка осуществляется предприятию ЗАО «БазэлЦемент-Пикалево»
ЗАО «Северо-Западная Фосфорная Компания» ГК «Акрон» Месторождение Олений ручей	Станция Апатиты - Новгородская и Смоленская области	до 2 млн т апатитового концентрата	В 2017 г. началась добыча руды из подземного рудника. Введена в эксплуатацию железная дорога от промплощадки ГОКа до станции Титан. В настоящее время проводятся работы плавного увеличения выпуска до 2 млн т апатитового концентрата в год

Таблица 1 Объемы и направления грузоперевозок в Арктической зоне Российской Федерации

Недропользователь месторождения	Направление перевозок	Объем грузоперевозок	Примечание
ОАО «Ловозерский горно-обогатительный комбинат»	Станция Оленья - Соликамск (Пермский край)	7,8 тыс. т лопаритового концентрата	
АО «МХК «Еврохим» АО «Ковдорский ГОК»	Ковдор - Череповец (Вологодская область)	2,5 млн т железорудного концентрата	
	Ковдор - Мурманск	2,5–3 млн т железорудного концентрата	
	Ковдор - Мурманск	7,3 тыс. т бадделитового концентрата	Большая часть поставляется на экспорт
	Ковдор - Ленинградская область и Краснодарский край	2,6 млн т апатитового концентрата	На заводы холдинга АО «МХК «Еврохим» ООО «Промышленная группа «Фосфорит» ООО «ЕвроХим-Белореченские Минудобрения»
	Ковдор - Литва, АО «Лифоса»	0,82 млн т апатитового концентрата	Сырье транспортируется на дочернее предприятие
ОАО «Олкон»	Станция Оленегорск - Череповец	4,1 млн т железорудного концентрата	Потребитель Череповецкий МК. Незначительная часть сырья отгружается на экспорт через порт Мурманска
Северная железная дорога			
ОАО «Воркутауголь»	Воркута - Череповец	8,4 млн т угольного концентрата	Около 10 % добычи экспортируется через порт Усть-Луга (Ленинградская область)
ОАО «Челябинский электрометаллургический комбинат» (ОАО «ЧЭМК»)	П. Харп - Челябинск	343 тыс. т хромитовых концентратов	Концентрат поставляется на ЧЭМК г. Челябинск
Речной транспорт			
ПАО «ГМК «Норильский никель»	Дудинка - р. Енисей - Красноярск	шлам цеха электролиза меди и никеля, содержащий драгметаллы	На аффинажный завод ОАО «Красноярский завод цветных металлов имени В.Н. Гулидова»
Воздушный транспорт			
ПАО «ГМК «Норильский никель»	Красноярск - Москва, Екатеринбург, Нижний Новгород	Драгоценные металлы	Для реализации потребителям. Дальнейшая транспортировка зарубежным покупателям осуществляется через Москву
АО «АГД ДАЙМОНДС»	Архангельск - Москва	4,8 тыс. кар	Реализуются на экспорт через г. Москва
ПАО «Севералмаз»	Архангельск - Москва	4,9 тыс. кар	Транспортируются в ЕСО АК «АЛРОСА» (г. Москва)

Таблица 2 Потенциальные грузоперевозки в Арктической зоне

Недропользователь месторождения	Направление перевозок	Объем грузоперевозок	Примечание Сроки ввода в эксплуатацию
Северный морской путь			
УВС			
ОАО "Ямал СПГ", ООО "НОВАТЭК-Юрхаровнефтегаз" (ПАО «НОВАТЭК») Южно-Тамбейское мест-ние	порт Сабетта - европейские страны	1,3 млрд м ³ (газ)	Полная мощность в 2019 г. (16,5 млн т. в год СПГ)
ТПИ			
АО «Первая горнорудная компания» Павловское месторождение	Архипелаг Новая Земля - Мурманск (Архангельск)	267 тыс. т (220 тыс. т цинкового и 47 тыс. т свинцового концентратов)	В 2019 г. проект освоения должен пройти ряд экспертиз, в том числе экологическую. Ожидается, что строительство ГОК на острове Южный архипелага Новая Земля начнется в 2020 г., ввод месторождения в эксплуатацию намечен на 2022 г. Проектный срок отработки запасов – 14 лет
ООО «УК«Восток уголь»*	Терминал Чайка (порт Диксон) - европейские страны	Объем добычи угля по двум проектам в 2019-2021 гг. составит 1,5 млн т ежегодно	Начаты работы по проектированию и строительству глубоководного угольного терминала «Чайка» мощностью 10 млн т в год с возможностью увеличения до 15 млн т в год. Продолжаются геологоразведочные работы
ООО «Черногорская ГРК» ГК «Русская платина» Месторождения Черногорское и Норильск-1	Дудинка – Мурманск	6000 тыс. т руды в год	Ввод в эксплуатацию 2019-2020 гг. Рассматриваются несколько вариантов освоения. Возможные потребители – ОАО «Екатеринбургский завод по обработке цветных металлов» и ЗАО «Карабашмедь». Транспортировка будет осуществляться по СМП
ОАО «Янолово» Россыпь олова ручья Тирехтях	Речной транспорт – Нижний Бестях – ОАО «НОК»	4,6 тыс. т оловосодержащего концентрата	Ввод в эксплуатацию не ранее 2020 г. Транспортировка планируется внутренним водным транспортом до перегрузочного терминала в Нижнем Бестяхе, далее потребителю – ОАО «Новосибирский оловянный комбинат»
ГДК «Баимская» Песчанка	Порт Певек – страны АТР	1 145,2 тыс. т концентратов	Планируемый срок ввода в эксплуатацию 2024 г. Транспортировка грузов по зимнику до порта Певек, далее морским транспортом потребителям
ЗАО «Северо -Тихоокеанская компания» Амаамское месторождение	Порт Беринговский – страны АТР	В 2018 г. добыто 0,5 млн т угля. Выход на полную мощность в 1,5 млн т в год планируется в 2022 г.	Постепенное увеличение добычи угля связано со строительством глубоководного порта Беринговский (лагуна Аринай)
ООО «Берингпромуголь» Фандюшкинское поле	Порт Беринговский – страны АТР	Годовой объем переработки руды 250 тыс. т	Постепенное увеличение добычи угля связано со строительством глубоководного порта Беринговский (лагуна Аринай)

Таблица 2 Потенциальные грузоперевозки в Арктической зоне

Недропользователь месторождения	Направление перевозок	Объем грузоперевозок	Примечание Сроки ввода в эксплуатацию
Северный морской путь			
ТПИ			
ООО «Восток Инжиниринг» Томторское месторождение	По зимнику – порт Хатанга – порт Находка – г. Краснокаменск	Годовой объем переработки руды 250 тыс. т	Ввод в эксплуатацию запланирован не позднее 2023 г., выход на проектную мощность – 2024 г. Доставку руды предполагается осуществлять по проектируемому зимнику в Красноярский край в порт Хатанга, далее через Северный морской путь до порта Находка, затем железнодорожным транспортом в г. Краснокаменск.

* Компания УК «ВостокУголь» в пределах Таймырского угольного бассейна владеет лицензиями на геологическое изучение, поиски и эксплуатацию угля на месторождениях Малолемберовское (ABC₁+C₂ - 2 млн т) и Нижнелемберовское (ABC₁+C₂ - 14 млн т). В 2018 г. утвержден проект на разработку на месторождении Малолемберовское (№107/18-стп от 25.06.2018). В 2019 г. утвержден проект на разработку на месторождении Нижнелемберовское (№24/19-стп от 12.02.2019). По заявлениям компании УК «ВостокУголь» планируемый объем грузоперевозок по СМП к 2023 г. суммарно составит 19,0 млн т, с 2026 г. - 30 млн т ежегодно.