

нефть и газ тенденции

Разведка буром

Минприроды разработало ряд предложений по изменению налоговой системы в нефтегазовой отрасли, которые должны стимулировать рост объемов геологоразведки, а также сделать рентабельными месторождения, от разработки которых компании отказались из-за убыточности. Конкретные параметры по обоим вопросам правительство должно рассмотреть в начале осени. Инициативу Минприроды поддерживают компании и часть правительства, но резко против выступает Минфин, который опасается недополучить в бюджет несколько десятков миллиардов рублей в год.

— ГРП —

Казалось бы, российская геологоразведка показывает неплохие результаты. За последние пять лет было открыто более 250 месторождений нефти и газа. Среди них нефтяное месторождение Великое с извлекаемыми запасами по категориям C1 и C2 более 330 млн тонн нефти и газовое Южно-Кириновское месторождение с запасами более 630 млрд куб. м. Таким образом, с 2009 года в России отмечается расширенное воспроизводство запасов углеводородного сырья с коэффициентом 1,4 по нефти и 1,5 по природному газу. Объемы поисково-разведочного бурения последние несколько лет остаются примерно на уровне около 1,15 млн погонных метров в год. Это соответствует параметрам разведочного бурения в странах Азиатско-Тихоокеанского региона и существенно превышает объемы поисково-разведочного бурения в Европе и Северной Америке.

В Минприроды называют объемы геологоразведочных работ (ГРП) на углеводородное сырье значительными, но недостаточными для поддержания взятых темпов воспроизводства запасов нефти и газа на долгосрочную перспективу. Потому что, хотя последние восемь лет Россия устойчиво разведывает запасы нефти и газа больше, чем добывает, основная часть прироста (около 80%) приходится не на новые открытия, а не на доразведку уже разрабатываемых месторождений, обустроенных и привязанных к инфраструктуре.

А без новых открытий невозможно в полной мере на долгосрочную перспективу заместить неизбежное истощение 10% крупных и уникальных месторождений, которые дают нам 85% добычи нефти и газа, отмечает министр природных ресурсов Сергей Донской. Сейчас недропользователи крайне неохотно идут в разведку, о чем свидетельствует неуклонное сокращение числа лицензий на поиск месторождений полез-

ных ископаемых. А так как между открытием месторождений и его вводом в разработку проходит в среднем от 10 до 20 лет, отсутствие открытий сегодня — неизбежные потери добычи в будущем.

Руководитель проектов практики «Инфраструктура» консалтинговой группы «НЭО Центр» Артем Провоторов считает, что ситуация с геологоразведкой в России действительно непростая. По сравнению с советским периодом объемы ГРП существенно сократились, очевидно снижение воспроизводства минерально-сырьевой базы страны, и продолжается разработка запасов, разведанных в основном в советские времена. Существующий уровень геолого-геофизической изученности прогнозных ресурсов в России не превышает 50%. Недостаточный объем ГРП приведет к падению добычи нефти в ближайшие 10–15 лет.

Особенно остро эти проблемы могут встать при освоении труднодоступного континентального шельфа, где сосредоточено до четверти всех неоткрытых мировых запасов нефти и газа. На данный момент лицензировано 25% площади российского шельфа — почти 1,6 млн кв. км. Лицензионными обязательствами предусмотрены колоссальные объемы геологоразведочных работ: до 2023 года недропользователи должны сделать 220 тыс. пог. км сейсмики 2D, 38 тыс. кв. км сейсмики 3D, пробурить 127 морских скважин.

По словам министра Сергея Донского, сейчас российские недропользователи выделяют на воспроизводство запасов значительно меньшую долю выручки от разработки месторождений, чем их зарубежные коллеги. По разным оценкам, затраты на ГРП в российском ТЭКе составляют около 0,5% от выручки, тогда как у международных корпораций этот показатель достигает 2–3%. Но в долгосрочной перспективе отсутствие у компаний внимания к геологоразведке создает риски, считают в министерстве.

В соответствии с госпрограммой воспроизводства и использования природных ресурсов до 2030 года российские компании должны прирастить за весь срок ее реализации более 6 млрд. тонн нефти, 12,6 трлн куб. м природного газа, более 7 млрд тонн угля и около 100 тыс. тонн урана, что позволит достичь 100% компенсации запасов по основным видам добываемых полезных ископаемых. Объем государственно-финансирования в 2013 году составил 32,1 млрд руб. За весь срок реализации госпрограммы государство вложит в геологоразведку 328,9 млрд руб. Как поясняет министр Донской, стимулирование ГРП не менее, а может быть, и более важная для экономики задача, чем стимулирование разработки трудноизвлекаемых, удаленных запасов нефти и освоения шельфа, в отношении которых уже приняты решения по стимулированию.

Именно эти цели позволяют добиться изменений в законодательстве, на которых настаивает Минприроды и которые пытается отклонить Минфин, хотя господин Донской подчеркивает, что предложения министерства основаны на мировой практике. Сейчас у российской системы налогообложения есть два основных отличия от налогового законодательства других стран, с помощью которых они создают благоприятный инвестиционный климат для вложений в ГРП. Первое: наличие специальных целевых механизмов стимулирования ГРП. Например, в Норвегии нефтяники могут получить от государства 78% от вложений в ГРП в денежной форме на следующий год после осуществления вложений все зависимость от того, каков их результат. В Великобритании при недостаточности прибыли возмещенные затраты на ГРП переносятся на следующий год с увеличением на 10%. В США и Канаде дополнительно к существующим вычетам разрешается вычитать из налогооблагаемой базы налога на при-

быль затраты на покупку долей в правах на пользование недрами. Однако в России, где доля ресурсной ренты в ВВП на самом высоком уровне (22% по сравнению с США и Великобританией, где доля составляет около 1,5%), целевые механизмы стимулирования ГРП отсутствуют.

Второе отличие: налогообложение добычи нефти и газа в других странах базируется на прибыли. В частности, налоги, базирующиеся на объеме добычи (такие как НДС), сравнительно невелики либо полностью отсутствуют (в Норвегии и Великобритании), а ставка налогообложения прибыли значительно выше, чем в России. К примеру, в Норвегии прибыль от добычи нефти и газа облагается по ставке 78%, в Великобритании — по ставке 62%. А в России — 20%. Стакой мерой по стимулированию ГРП через уменьшение налога на прибыль почти не имеют эффекта.

По словам Сергея Донского, налоговые вычеты, предлагаемые Минприроды, — среднесрочная мера. «В долгосрочной перспективе мы должны перейти на налогообложение прибыли вместо налога на прибыль», — говорит он. Именно налог, который позволит учитывать затраты на разработку месторождений (налог на доходы от добычи, НДС) стал вторым поводом для дискуссии Минприроды и Минфина на правительственном заседании по возобновлению ресурсной базы в начале июля. Нефтяники уже много лет добиваются замены текущей налоговой системы отрасли — экспортной пошлины и НДС — на НДС. По их мнению, это позволит резко расширить круг осваиваемых месторождений, включая в него то, что сейчас отложено из-за нерентабельности. Несмотря на то что президент Владимир Путин эту идею не поддержал, премьер-министр Дмитрий Медведев поручил правительству к осени подготовить необходимые для введения НДС поправки к Налоговому кодексу и список пилотных проектов.

Нефтекомпания уже представила свои предложения: «Газпром нефть» — Вынгайинское и Еты-Пуровское месторождения, «Сургутнефтегаз» — месторождение Шпильмана, ЛУКОЙЛ внес в список шесть месторождений. По мнению Ernst & Young, в результате перехода на НДС бюджет получит больше денег, чем при действующей системе, из-за запуска нерентабельных ныне проектов. Они рассчитали, что в мире в среднем налоговая нагрузка на нефтяников позволяет рентабельно осваивать месторождения с издержками на добычу выше \$50 за баррель, тогда как в России — \$33. Минэнерго оценивало размер запасов, которые станут экономически оправдано извлекать при переходе на НДС, в 4–5 млрд тонн нефти. В то же время Минфин опасается серьезного снижения текущих поступлений в бюджет.

Министр природных ресурсов Сергей Донской рассчитывает, что новая налоговая система будет запущена уже с начала 2015 года, поскольку, по его словам, конкретные параметры вычетов уже готовы и проходят согласования в правительстве. В качестве альтернативы вычетам из НДС рассматривается уменьшение налоговой базы по налогу на прибыль за счет затрат на ГРП, перенесенных на будущие периоды и увеличенных на определенный процент (по аналогии со схемой, реализуемой в Великобритании). Рассматриваться параметры будут в сентябре-октябре.

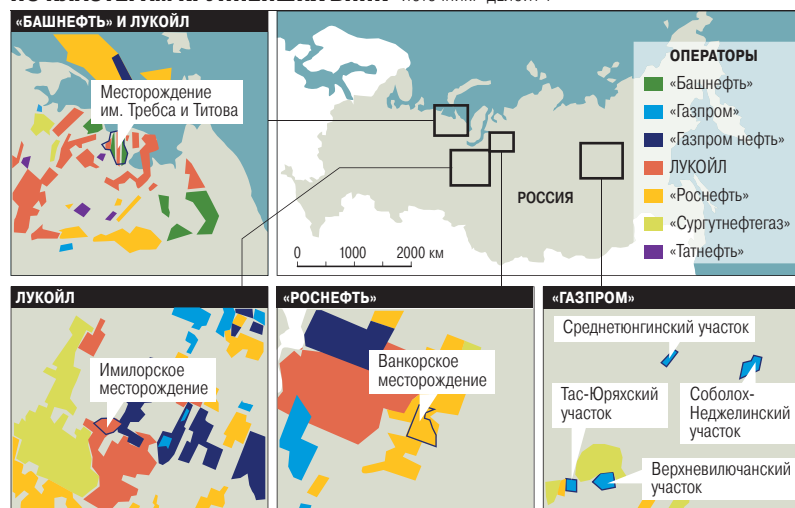
Ольга Мордюшенко

Нефть с молотка

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ЛИЦЕНЗИОННЫХ УЧАСТКОВ НЕДР РОССИИ

ПО КЛАСТЕРАМ КРУПНЕЙШИХ ВИНК

ИСТОЧНИК: «ДЕЛОЙТ».



— недра —

Выше предложения

Компании готовы переплачивать за удачно расположенные участки вблизи собственных кластеров нефтегазодобычи с развитой инфраструктурой. Два самых дорогих участка недропользования, приобретенных в последние годы, находятся в Уральском ФО. Это Имилорский участок, отошедший ЛУКОЙЛу за 50,8 млрд руб., и Северо-Рогожниковский (имени Шпильмана), выигранный «Сургутнефтегазом», заплатившим за него 46,2 млрд руб. Интересно отметить, что помимо крупных ВИНК в аукционе за Северо-Рогожниковский участок также приняла участие независимая компания «Статус».

Даже без учета этих участков Уральский ФО ценится недропользователями выше всего — участки в этом регионе в среднем уходят с молотка более чем за 700 млн руб. За Уральским следуют Северо-Западный и Сибирский ФО. Средняя стоимость участка в этих регионах за последние три года составила около 600 млн руб.

Самым дорогим участком в пределах Северо-Западного ФО стал Наульский лицензионный участок, который достался единственному участнику аукциона — «Роснефти» — за 3,606 млрд руб. Цена еще шести участков составила свыше 1 млрд руб. за каждый.

В конце 2012 года в Сибирском федеральном округе развернулась борьба за Лодочное месторождение. В этом аукционе также приня-

ла участие независимая компания «Статус», хотя в результате месторождение отошло «Самотлорнефтегазу» за 4,66 млрд руб.

В Дальневосточном ФО за наибольшую цену ушла Северная окрестность месторождения Чайво, доставшаяся «Роснефти» за 1,6 млрд руб. Стоимость участков в среднем не превышала 300 млн руб.

В Приволжском федеральном округе средняя цена участка составила 100 млн руб. Самым дорогим стал Березовый участок в Самарской области, отошедший «дочке» «Роснефти» компании «Самаранефтегаз» за 792 млн руб.

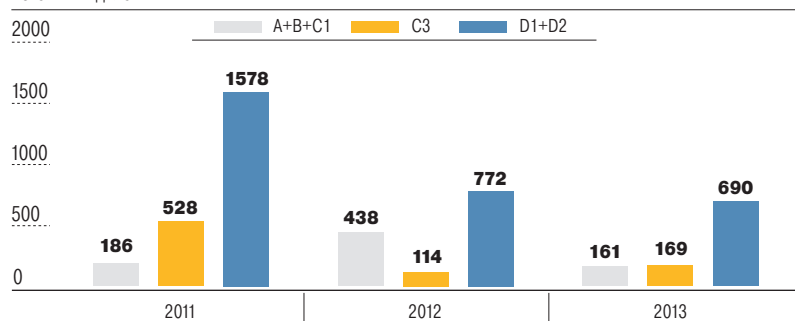
В Южном и Северо-Кавказском ФО максимальная стоимость участков не превышала нескольких десятков миллионов рублей, а средняя стоимость по округам составила около 7 млн руб. Стоит отметить, что наиболее дорогие участки в этом регионе принадлежат независимым нефтегазовым компаниям.

Но все же больше половины участков, выставленных на аукционах за последние годы, не вызвали интереса у недропользователей. Потому что все чаще предлагаются участки либо с небольшими месторождениями, либо с ресурсами, для подтверждения которых и последующего перевода в категорию запасов требуются значительные инвестиции.

Руслан Нигматуллин,
Денис Афанасьев,
Михаил Герасимчук,
Анна Никитина,
группа Petroleum Services,
«Делойт СНГ»,
специально для „Ъ“

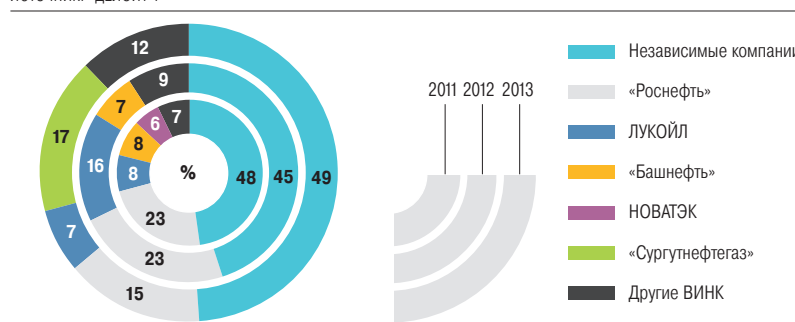
СТРУКТУРА ЗАПАСОВ И РЕСУРСОВ ВЫСТАВЛЕННЫХ В 2013 ГОДУ УЧАСТКОВ

ИСТОЧНИК: «ДЕЛОЙТ».



РАСПРЕДЕЛЕНИЕ КОМПАНИЙ-ПОБЕДИТЕЛЕЙ В 2011–2013 ГОДАХ

ИСТОЧНИК: «ДЕЛОЙТ».



Средняя итоговая стоимость участка (млн руб.)				
Федеральный округ	2011	2012	2013	2011–2013
Уральский	813,7	546*	819,6	726,5
Северо-Западный	647,8	1173,9	25,5	615,7
Сибирский	56,8	1374,7	405,4	612,3
Дальневосточный	625,2	—	217	280,7
Приволжский	141,4	56,3	104,9	100,9
Южный	3,2	4,5	15,7	7,8
Северо-Кавказский	2,1	0,3	19	7,2

*Средняя стоимость участка без учета Имилорского и Северо-Рогожниковского участков. Источник: «Делойт».

Ускоренная добыча налога

— НДС —

Для того чтобы не допустить роста цен на нефтепродукты на внутреннем рынке, решено к 2017 году практически в два раза снизить акцизы на нефтепродукты от уровня 2014 года. По расчетам Минфина, это позволит ограничить рост цен на бензин и дизтопливо: они будут расти не более чем на 2 руб. в год. Кроме того, планируется ввести налоговые вычеты для авиакеросина и бензина для нефтехимии (сейчас акцизом не облагаются). За счет отчисления от НДС решено сохранить уровень наполнения дорожных фондов, которые сейчас зависят от поступления снижающихся акцизов. Наконец, компаниям дано обещание сохранить существующие налоговые льготы при добыче нефти, чтобы не снижать инвестиционную привлекательность новых проектов нефтедобычи.

В целом, как отмечают эксперты, маневр приведет к росту маржи в добыче нефти и ее снижению в нефтепереработке (более других пострадают заводы с низкой глубиной переработки). Оценка маневра в деньгах неоднозначна. По расчетам Минфина, в 2015 году федеральный бюджет от маневра должен сначала потерять 98 млрд руб., но уже в 2016 году заработать 40 млрд руб., а в 2017-м — 71 млрд руб. Определенно пострадает от изменений бюджет Белоруссии. Ведь повышение НДС приведет к тому, что этой стране придется покупать российскую нефть по более высокой, чем сейчас, цене. При этом от снижения российских экспортных пошлин на нефть Белоруссия ничего не выиграет, поскольку в рамках Таможенного союза эти платежи сейчас не взимаются. Таким образом, маржа нефтепереработки в Белоруссии весьма существенно снизится.

По части макроэкономики: в результате маневра дотации внутренним потребителям, пока получающим нефть по заниженной в сравнении с мировой ценой, снизятся, как того и хотел Минфин. Растянутый на три года маневр приведет к тому, что к 2018 году российская экспортная пошлина на нефть не исчезнет, как ранее предполагалось, но существенно снизится и сравняется с казахской (30%). Это даст возможность договариваться с Казахстаном о дальнейшем синхронном снижении пошлины и об ее отмене. По части фискальной: НДС после нового повышения обеспечит доходы бюджета и удовлетворит потребности дорожных фондов. Наконец, снижение акцизов защитит внутренний рынок от резкого скачка цен на нефтепродукты — но, по признанию самих ведомств, не сможет помешать неизбежному росту цен на топливо.

Вадим Вислогузов



ОАО «Центр аварийно-спасательных и экологических операций». Основано в 1998 г.

Самое ценное – в заботливые руки

Более 15 лет на страже экологической безопасности России

- ▲ Локализация и ликвидация разливов нефти и нефтепродуктов;
- ▲ обслуживание опасных производственных объектов;
- ▲ аварийно-спасательные работы;
- ▲ газоспасение;
- ▲ пожарная безопасность;
- ▲ экологический мониторинг и аудит.



Наши стратегические заказчики



ОАО «Центр аварийно-спасательных и экологических операций»
115088, Россия, г. Москва, ул. Угрешская, д. 2, стр. 25
т. +7 495 778 7747, ф. +7 495 778 7757

www.ecospas.ru

Реклама

нефть и газтенденции

Размер уже не имеет значения

Специально для „Ъ“ ведущие специалисты компании Ernst & Young LLC провели сравнительный анализ деятельности ведущих международных и российских ВИНК с целью выяснения общих закономерностей и тенденций развития компаний, деятельность которых во многом формирует глобальный нефтегазовый рынок. Оказалось, что разницы особой нет, разве что потенциал у наших поинтереснее.

— экспертиза —

● *Нефтегазовая отрасль делится на три сектора: upstream — это все, что относится к поиску и разведке месторождений и добыче углеводородов из них (наиболее рискованный и наиболее прибыльный сектор); midstream — к этому сектору относится транспортировка углеводородов и продуктов переработки; downstream — переработка, распределение и продажа конечных продуктов. Большинство компаний в нефтегазовой отрасли занимаются деятельностью в одном из секторов. Но деятельность некоторых, наиболее крупных компаний включает в себя все сектора. Такие компании называют вертикально интегрированными (ВИНК).*

Для анализа основных тенденций развития данной индустрии мы рассмотрели изменение операционных и финансовых показателей российских ВИНК в сравнении с международными. Основные тренды развития международных ВИНК выявлялись на примере анализа деятельности компаний Chevron, ExxonMobil, Petrobras, Petrochina, Royal-Dutch Shell, Statoil и в российской части на примере анализа деятельности компаний «Роснефть» (в целях сопоставимости до 2012 года показатели компании были агрегированы с показателями ТНК-ВР), ЛУКОЙЛ, «Сургутнефтегаз», «Газпром нефть», «Татнефть», «Башнефть».

На первый взгляд может показаться, что, учитывая существенные различия в условиях работы отечественных и иностранных компаний (налоговый режим, состояние минерально-сырьевой базы, структура акционерного капитала и т. п.), сопоставление данных по различным компаниям вряд ли может иметь смысл. Тем не менее проведенный анализ позволил выявить ряд трендов, закономерностей, общих для большинства рассмотренных компаний. Исследование проводилось по нескольким основным показателям.

Выручка на баррель добычи

Среди большинства рассмотренных компаний данный показатель демонстрировал рост, в среднем немного опережал динамику цены на нефть (CAGR'08–13 для показателя 3% против 2% по цене на нефть). Вместе с тем изменения, происходившие в структуре отдельных международных ВИНК, привели к снижению удельной выручки, однако это было вызвано экстраординарными факторами. В числе компаний, продемонстрировавших снижение, была Statoil, которая в 2012 году вывела розничный сегмент в отдельную компанию. В целом стоит отметить, что удельная выручка зарубежных НК в большинстве случаев значительно превышает показатель российских компаний (среднее значение по рассматриваемым компаниям \$278/барр. у иностранных против \$139/барр. у российских в 2013 году). Данное явление объясняется более высоким уровнем вертикальной интеграции у большинства международных ВИНК, а также широкой диверсификацией бизнеса, которая в данном случае выражается в получении части выручки за счет подразделений, не имеющих отношения к добыче или переработке добытой нефти (электроэнергетика, трубопроводный транспорт и т. п.). Впрочем, учитывая устремление многих российских ВИНК к расширению направления downstream и развитию газового бизнеса, можно сделать вывод, что рано или поздно это приведет к сокращению разницы в удельной выручке между отечественными и иностранными ВИНК.

Чистая прибыль на баррель добычи

С учетом существенного отличия налоговой системы России от зарубежных (в РФ базой для исчисления большей части налогов в нефтегазовом секторе является выручка, а не прибыль, как это в основном принято в мировой практике) сопоставление прибыльности НК по показателю EBITDA может быть неоднознач-

ным. Для сравнения мы использовали показатель удельной чистой прибыли, применение которого, по нашему мнению, более оправданно. За период 2008–2013 годов международные ВИНК демонстрировали снижение этого показателя. Среднее значение по группе снизилось с \$18,8/барр. до \$13,0 /барр. По российским компаниям аналогичный показатель, соответственно, сократился менее значительно — с \$14,3/барр. до \$13,7/барр., что главным образом отражает увеличение удельной чистой прибыли у «Сургутнефтегаза» — по-видимому, за счет финансовых доходов от размещения свободных денежных средств. Без учета «Сургутнефтегаза» показатель сократился с \$14,7/барр. до \$12,6/барр. В целом стоит отметить, что динамика доходов отрасли отражала изменения, происходившие на энергетических рынках, при которых восстановление цен на активы в 2010–2012 годах сопровождалось ростом издержек.

Выручка в upstream

Показательной для характеристики структуры бизнеса нефтяной компании является доля сегмента разведки и добычи в структуре выручки, а также изменение этого соотношения. Среди рассматриваемых иностранных компаний наблюдается смешанная картина. Показатель заметно увеличился у Statoil по причине выделения части бизнеса (нефтепродуктовый ритейл), как это было описано выше. У ExxonMobil, RDS, Petrobras он практически не изменился. В остальных компаниях (Petrochina, Chevron) доля выручки от upstream сократилась. По итогам 2013 года у международных ВИНК на сегмент разведки и добычи приходилось от 2% до 12% консолидированной выручки. На этом фоне и все российские ВИНК сокращали показатель. Но при этом у российских компаний показатель составлял приблизительно от 20% («Газпром нефть», «Башнефть», ЛУКОЙЛ) до 52–66% («Роснефть», «Татнефть», «Сургутнефтегаз»).



По внешним признакам и по специфике деятельности уже трудно различить не только руководителей, но и управляемые ими крупнейшие ВИНК. Представители мировых и российских ВИНК в рамках нефтегазового саммита на ПМЭФ-2014

Уровень долговой нагрузки

Рост долговой нагрузки, наблюдавшийся практически у всех рассматриваемых компаний, не стал неожиданностью. Необходимость привлечения заемного капитала была обусловлена растущими инвестиционными потребностями при сохранении дохода для акционеров, при этом возможность его привлечения была обеспечена продолжительным периодом низких процентных ставок в рамках «ультрамягкой» монетарной политики ряда крупнейших центробанков. Показатель gearing, который мы рассчитали как отношение совокупного долга к акционерному капиталу (debt-to-equity ratio), для международных компаний в среднем вырос с 0,22 в 2008 году до 0,37 в 2013-м.

У российских ВИНК (за исключением «Роснефти», значительно нарастившей долг после приобретения ТНК-ВР в 2013 году) аналогичный показатель несколько сократился — с 0,22 до 0,19. Стоит отметить, что среди компаний из других отраслей, например металлургической и телекоммуникационной, долговая нагрузка также увеличивалась. Благодаря относительно низкой кре-

дитной нагрузке отечественных НК возможность привлечения ими заемного финансирования потенциально существует. Однако в условиях осложнения доступа российских компаний к международному долговому рынку эта возможность вряд ли может быть реализована в краткосрочной перспективе. При этом на фоне улучшения показателей крупнейших экономик (США, Европа) регуляторы (в частности, ФРС) постепенно сворачивают меры по предоставлению ликвидности на рынки. Продолжение подобного курса может означать рост процентных ставок впоследствии.

Распределение денежных ресурсов

Помимо показателей, характеризующих особенности состояния и изменения структуры бизнеса компаний, заслуживает также внимание вопрос об использовании денежных средств. По итогам 2013 года выплаты акционерам (дивиденды и обратный выкуп акций) большинства рассматриваемых компаний превысили показатели 2008 года — максимума предыдущего бизнес-цикла. Тем не менее, если проанализировать, как распределялись финансовые ресурсы, становится очевидным, что у международных ВИНК развитие бизнеса было приоритетным направлением по сравнению с поощрением акционеров. За рассматриваемый период доля операционного денежного потока,

направляемая на выплаты акционерам, снизилась — исключением стала лишь RDS, увеличившая долю выплат акционерам с 14% в 2008 году до 30% в 2013-м. Среднее значение выплат акционерам рассмотренных международных компаний сократилось с 33% до 31%. При этом аналогичный показатель ряда российских компаний (ЛУКОЙЛ, «Газпром нефть») демонстрировал рост. В связи с этим необходимо отметить общий тренд — увеличение капитальных затрат компаний. Так, зарубежные ВИНК увеличили показатель с \$27/барр. в 2008 году до \$39/барр. в 2013-м — +48%. Российские (за исключением «Сургутнефтегаза» — нет сопоставимых данных по МСФО, «Татнефти» — сильное влияние одного проекта — строительство ТАНЕКО) — с \$12/барр. до \$16/барр. — +39%. У большинства международных ВИНК соотношение «капитальные затраты/операционный поток» росло (с 73% до 104%). При этом отечественные НК (при безусловном росте абсолютных значений по инвестициям) в относительном выражении снижали капитальные затраты (с 67% до 62%). В целом стоит отметить, что работа в высококонкурентном бизнесе в условиях ухудшения качества запасов требует постоянного увеличения инвестиций. Поэтому менеджмент вынужден искать рациональный баланс краткосрочных и долгосрочных интересов акционеров компании.

Подводя итог, отметим, что векторы посткризисного развития российских и иностранных НК во многом совпадали. В частности, росли удельная выручка (темпы ее роста опережали динамику цен на нефть) и удельные капитальные затраты, а также сокращалась удельная чистая прибыль. Вместе с тем стоит отметить, что, несмотря на отменные выше совпадения, по ряду параметров российские компании имеют значительный потенциал роста (размер выручки на баррель, выплаты акционерам, долговая нагрузка и уровень инвестиций), реализация которого будет определять дальнейшее развитие отрасли.

Алексей Кондрашов, Денис Борисов, Дмитрий Дзюба,
ЕУ, специально для „Ъ“

ЛОГИКА УЩЕРБА



С момента введения санкций ряду российских компаний уже отказано не только в получении западных долгосрочных кредитов, но и в сервисном обслуживании. И как бы ни хвастался «Газпром», проект «Южный поток» Болгария уже затормозила

Технологические и экономические западные санкции против России уже сейчас влияют на развитие российской нефтегазовой отрасли.

С момента введения США и ЕС санкций против России ряду российских эмитентов уже отказано в получении западного долгосрочного ссудного капитала, а иностранные сервисные компании принудили сократить сотрудничество с их российскими нефтегазовыми партнерами. Пока аналитики подсчитывают возможный ущерб от данных действий, уверенно можно заявить, что практика подчинения экономической целесообразности политической присуща все большему числу стран.

А ведь для западных банков и компаний российские гиганты были лакомым куском в погоне за низкопроцентным кредитом. Кроме этого в период высоких цен на сырье российской нефтянка, не ограниченная, в отличие от стран—членов ОПЕК квотами, стремилась максимизировать добычу и экспорт черного золота, и западные сервисные компании с их технологической базой были очень нужны. Нужны, так как сегодня основной прирост добычи в РФ осуществляется все же не столько благодаря разработке новых, в том числе сланцевых и арктических, месторождений, сколько увеличению извлечения нефти из тех месторождений, где добыча ведется уже не первый год. И тут западный опыт и технологии по интегрированным методам увеличения нефтеотдачи, несомненно, повышают конкурентоспособность российских компаний в мире. Впрочем, некоторые российские нефтегазовые компании начали готовиться к грядущим ограничениям заранее. Еще в начале теку-

щего года «Роснефть» занялась развитием собственного сервисного блока. Возникающие проблемы с западным транзитом углеводородов уже ставят под сомнение гарантию доставки сырья до конечных потребителей. Например, в ожидании осеннего раунда переговоров между «Газпромом» и украинским «Нафтогазом» внимание стоит уделить заинтересованной в возникшем конфликте стороне. Такой страной могут быть США, которые, начав строительство заводов по газификации природного газа на восточном берегу (в порте штата Луизиана уже начато строительство терминала по сжижению газа Sabine мощностью 2,76 млрд куб. футов в день, кроме этого неподалеку готовится строительство терминалов Hackberry и Freeport общей мощностью 3,5 млрд куб. футов в день), подтвердили свою заинтересованность в экспорте данного ресурса в Европу. При этом сегодня конкурентоспособность будущих поставок американского газа в страны ЕС поддержана, во-первых, благодаря высоким мировым ценам на нефть, которые создают благоприятную конъюнктуру для добычи сланцевых углеводородов в Штатах. А во-вторых, самими европейцами, которые предпочитают гарантированно получать газ, хоть и переплачивая за его транспортировку. Хотя и в этом случае российский газ с европейского рынка не исчезнет, а перейдет в категорию запасного варианта. То есть в долгосрочной перспективе российские нефтегазовые компании могут оказаться вытесненными с европейского рынка из-за импортируемого танкерами американского природного газа.

Конечно, выход западных нефтяных компаний из российского бизнеса не столь очевиден. К примеру, за последние несколько лет ВР и ExxonMobil проинвестировали крупнейшие нефтегазовые проекты в Сибири и Арктике, газовые — на Сахалине.

Хотя надо признать, что в случае сохранения санкций количество западных инвестиций в аналогичные проекты в будущем неизбежно снизится, и это может пошатнуть позицию России как мирового лидера по суммарной добыче и экспорту нефти и газа.

Тем более что Польша в реальные сроки собирается ввести в эксплуатацию терминал по разжижению природного газа мощностью 5 млрд куб. м, Литва приняла закон, по которому будет закупать не менее 25% импортируемого газа с уже строящегося плавучего терминала по приему СПГ мощностью 4 млрд куб. м, Германия начнет импортировать канадский газ в объеме 5 млрд куб. м, возможно, отстроят аналогичные заводы на побережье Черного моря для приема катарского газа.

Если в дальнейшем экспорт российских углеводородов в страны ЕС будет снижаться (в частности, из-за неурегулированности вопроса с транзитом природного газа через Украину и отсутствия возможности завершить проект «Южный поток» Польша и Болгария придется начинать строительство заводов по приему СПГ), то упущенные объемы экспорта могут быть гипотетически восполнены на азиатском рынке, особенно если Россия будет проводить уже подтвердившую свою эффективность во внешнеэкономической деятельности других стран—экспортеров углеводородов практику заинтересовывания азиатских партнеров в российском рынке для сбыта своей продукции.

Действительно, для России перспектива увеличения углеводородного экспорта открывается на азиатском рынке. В текущем году Китай впервые обогнал США по объемам закупки нефти и стал крупнейшим импортером черного золота в мире.

В частности, экспорт российской нефти в Азию составил рекордные 1,2 млн баррелей в день, что составило около 30% всего российского экспорта нефти. Транспортировка энергоресурса ведется через нефтепровод Восточная Сибирь—Тихий океан, через который экспортируется порядка 15 млн тонн нефти в год. А с учетом дальнейшего плана развития отношений России с азиатскими государствами довольно перспективным будет транзит российской нефти через территорию Казахстана (кстати, для последнего Россия некогда сама была транзитером нефти).

Римма Субханкулова



КОМПЛЕКС КЛУБНЫХ ДОМОВ

м. ФРУНЗЕНСКАЯ

- Современная авторская архитектура
- Прекрасные виды
- Идеальное место для развития детей



ЖИЛОЙ ДОМ

м. ЦВЕТНОЙ БУЛЬВАР

- 500м до Садового кольца
- Парк, архитектура XIX века
- Подземный паркинг



ЖИЛОЙ КВАРТАЛ

м. УНИВЕРСИТЕТ

- Охраняемая территория 15 га
- Идет заселение
- Собственность



КОМПЛЕКС АПАРТАМЕНТОВ

м. ХОДЫНСКОЕ ПОЛЕ

- Охраняемая территория, парк
- Разумные площади от 30м²
- Подземный паркинг



реклама

(495) **232-08-08**
www.magistrat.ru

Проектная декларация на сайте.

МАГИСТРАТ
НЕ ДВИЖИМОСТЬ
Услуги по сопровождению сделок с недвижимостью

ООО "Магистрат"

Срок проведения акции с 01 сентября 2014г. по 30 сентября 2014г. Информацию об организаторе мероприятия, правилах его проведения, сроках, месте и порядке получения призов можно получить по тел.: (495) 232-0808

нефть и газ тенденции

«Американский сланцевый газ уже конкурирует с российским газом в Европе»

Для России Европа пока остается практически единственным рынком сбыта природного газа. По мнению **Владимира Дребенцова**, вице-президента по внешним связям ВР, доля российского газа, составляющая сейчас около трети европейского рынка, будет резко снижаться после выхода в ближайшие годы на мировой газовый рынок США и Австралии.

— прогноз —

— В прошлом году наблюдалась интересная тенденция, когда рост потребления нефти обогнал рост производства, но цены остались практически на том же уровне. Как вы считаете, эта тенденция долговременная или скорее краткосрочное совпадение некоторых факторов?

— Для сравнения: в 2012 году все было наоборот — прирост потребления был ниже, чем прирост производства. Соответственно, тогда происходило накопление запасов нефти в мире — как коммерческих, так и стратегических. В 2013 году, наоборот, эти запасы расходовались. В принципе если смотреть в долгосрочном контексте, то баланс нефти формируется так, что по итогам определенного календарного периода прирост производства и потребления все равно соответствуют друг другу. Здесь можно обсуждать только то, что является движущей силой этого процесса. Ответ — и то и другое. Прирост спроса, безусловно, важен. Но нефтяной рынок тем и отличается от рынков других сырьевых товаров, что на нем существует единственный в мире эффективный картель — ОПЕК, основная задача которого состоит в том, чтобы поддерживать цены путем регулирования прироста производства.

Как обычно балансируется рынок? В любом учебнике написано: если прирост спроса начинает опережать прирост потребления, то цены растут, для того чтобы часть спроса вывести с рынка. На конкурентном рынке рост цен ведет к росту производства, и на следующем этапе рынок балансируется уже при снижающихся ценах. Но на нефтяных рынках картель может не толь-

ко не увеличивать, а даже сократить производство, чтобы цены остались на том же уровне или даже выросли. — То есть тенденция долговременная: потребление нефти сокращается и продолжает сокращаться?

— Да, продолжает сокращаться в наиболее развитых странах в абсолютном выражении и по доле в мировом топливно-энергетическом балансе. За последние семь лет потребление нефти в развитом мире, то есть в странах, входящих в Организацию экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), сокращалось. Впервые оно перестало сокращаться в прошлом году, и только из-за роста потребления нефти в США. Там потребление нефти тоже сокращалось достаточно долго. Но в связи с революцией сланцевой нефти, стимулирующей реиндустриализацию США, потребление нефти в этой стране выросло, что компенсировало падение потребления во всех остальных странах ОЭСР, не только европейских.

Заглядывая в будущее, мы ожидаем продолжения тенденции сокращения потребления нефти в развитом мире. Из нашего прогноза до 2035 года следует, что потребление нефти в странах ОЭСР сократится по сравнению с 2012 годом на 8 млн баррелей в сутки.

— Даже если Европа начнет выходить из рецессии?

— Да. В своих прогнозах мы исходим из предпосылки восстановления нормального экономического роста. Однако потребление нефти будет продолжать сокращаться, во-первых, из-за политических решений, связанных с возможными изменениями климата. Во-вторых, из-за процессов, происходящих не только в Европе, но и во всем мире, — повышения эффективности использования неф-



Владимир Дребенцов полагает, что у российских газозэкспортеров начнутся большие проблемы после 2017 года, когда США и Австралия станут крупнейшими игроками на газовом рынке

ти, ведущего к снижению нефтеемкости валового внутреннего продукта.

Просто в таких быстрорастущих экономиках, как Китай и Индия, рост доходов населения перевешивает влияние роста эффективности использования на потребление нефти. В развитом же мире эффект дохода уже не имеет такого значения. Прежде всего это связано с тем, что автомобильный парк достиг своего насыщения. Поэтому повышение эффективности использования энергоресурсов играет здесь основную роль, и именно поэтому потребление нефти сокращается. А в экономиках стран, не входящих в ОЭСР, все еще растет.

— Но в Китае также наблюдается замедление роста потребления. С чем это связано?

— Это объясняется как раз замедлением темпов роста доходов. Замедление экономического роста в Китае приводит к естественным последствиям: замедлению роста доходов населения, инвестиций, промышленного производства и, как следствие, замедлению темпов роста спроса на нефть.

— Как на рынке нефти отразились конфликты в странах Ближнего Востока?

— Если взять период с 2011 по 2014 год, то нестабильность на Ближнем Востоке и в Северной Африке привела к серьезному снижению поставок нефти на мировой рынок. Суммарное выпадение добычи составило 3 млн баррелей в сутки — такие объемы раньше спровоцировали бы всплеск роста цен на нефть. Но ни в прошлом году, ни в текущем году этого не происходит, даже наоборот, цена нефти снижается. Это объясняется тем, что в связи со сланцевой революцией в США выпадение 3 млн баррелей из-за социальных конфликтов в странах — основных экспортерах нефти было компенсировано практически баррель в баррель приростом добычи нефти в Соединенных Штатах. Так на мировом рынке нефти сложились случайный и хрупкий, но баланс.

— Саудовская Аравия является основным балансиром на мировом рынке нефти. При каких условиях этот баланс может быть нарушен? Может ли быть это кому-нибудь сегодня выгодно?

— Не буду спекулировать, кому это может быть выгодно. Скорее всего, никому. Баланс может быть нарушен только в случае внутренних проблем в ОПЕК, и прежде всего в самой Саудовской Аравии. Если вернуться к вопросу, кто является регулятором нефтерынка, то это было хорошо видно в прошлом году. Выпадение добычи нефти в странах — членах ОПЕК было более чем компенсировано приростом добычи нефти в США, то есть прирост мировой добычи нефти мог оказаться чуть больше, чем прирост потребления. Чтобы сохранить баланс на мировом рынке, Саудовской Аравии пришлось сократить добычу на 100 тыс. баррелей в сутки.

Мы считаем, что прирост добычи нефти за пределами картеля будет основным вызовом для ОПЕК до конца по крайней мере нынешнего десятилетия, а может, и дальше. После «арабской весны» Саудовская Аравия прежде всего, а также другие члены ОПЕК не могут позволить себе жить с низкими ценами на нефть в течение более или менее продолжительных периодов. Потому что их бюджеты теперь балансируются уже только при высоких ценах на нефть. Например, бюджет Саудовской Аравии в прошлом году балансировался почти при \$94 за баррель нефти, и страна, естественно, заинтересована в поддержке нынешних цен. А уравновесить прирост добычи в других странах ОПЕК может только путем ограничения собственного предложения.

Саудовская Аравия, как любой нефтеэкспортер, больше всего зависит от доходов от продажи сырья. Доходы — это умножение объемов на цену. Расчеты показывают, что Саудовская Аравия заинтересована снизить объемы добычи и экспорта, лишь бы цены не упали. Доходы в этом случае останутся выше, чем в случае падения цен.

— Если предположить, что при росте добычи в США начнет расти добыча и в странах Ближнего Востока, как это отразится на ценах на рынке?

— Балансировка рынка тогда потребует падения цен. Со времен второго нефтяного кризиса конца 70-х годов прошлого века мировой рынок нефти оказался в том сегменте кривой спроса, который характеризуется низкой эластичностью спроса по цене. Когда рынок находится в этой ситуации, любой избыток нефти, даже очень небольшой, ведет к очень значительному падению цены на нефть. Происходит это потому, что из-за дороговизны нефть вытеснили практически из всех областей, где ее можно заместить другим топливом. И заинтересовать оставшихся (или новых) покупателей в приобретении дополнительных объемов нефти можно, только предложив замет-

но более низкую цену. Поэтому никто из производителей не заинтересован даже в малейшем избытке нефти, потому что, как мы наблюдали в 2009 году, цены при этом падают очень значительно.

— Значит, США тоже не будут наращивать добычу нефти до такой степени, чтобы случился ее переизбыток на рынке?

— Нет, они будут наращивать, потому что, в отличие от стран ОПЕК, во всех других странах картельного соглашения нет. Для всех компаний, добывающих нефть за пределами ОПЕК, цена выступает внешним фактором. Рост их прибыли достигается за счет увеличения добычи. На цену может влиять только картель. ОПЕК, как вы знаете, несколько раз пыталась договориться с другими, не входящими в картель, странами, включая Россию. До сих пор это было безрезультатно. Даже когда давались некоторые обещания. И уж тем более ОПЕК не сможет договориться с США.

Кстати, и внутри ОПЕК есть страна, не желающая ограничивать добычу. Это Ирак, который со времен войны в заливе не подпадает под общие ограничения добычи. Согласно нашему прогнозу, чтобы компенсировать рост добычи за пределами картеля, ОПЕК придется сократить добычу и нарастить резервные мощности где-то до 6 млн баррелей в сутки до конца этого десятилетия. То есть достаточно быстро. ОПЕК также придется договариваться с Ираком. До сих пор, правда, попытки ОПЕК договориться с Ираком и вернуть его к квотированию добычи отвергались иракским правительством. Но, возможно, большого роста добычи в Ираке и не произойдет из-за разворачивающегося нового конфликта в этой стране.

— В ближайшие годы США начнут поставки газа на мировой рынок. Объем, который они планируют поставлять, сопоставим с российским экспортом. Как поставки СПГ из США повлияют на цены на всем газовом рынке?

— Во-первых, США экспортируют газ давно — в рамках Северного Америки и в небольших объемах в Японию. Мы считаем, что после 2017 года США станут крупным игроком на рынке: экспорт СПГ может достичь 100–120 млрд куб. м, то есть будет сопоставим с нынешними объемами поставок российского газа в Европу. И США будут не единственным новым крупным игроком. Австралия, по нашим прогнозам, сможет отобрать пальму первенства у Катара — нынешнего чемпиона по экспорту СПГ. Хорошие перспективы в налаживании экспорта сжиженного газа есть и у некоторых стран Восточного Средиземноморья и Восточной Африки — например, около Мозамбика найдено новое месторождение, которое может стать крупным центром добычи.

Кроме появления новых поставщиков мы ожидаем продолжения процессов интеграции региональных рынков газа. До сих пор существовало три основных рынка — североамериканский, евразийский и азиатский. Благодаря росту поставок СПГ газ все более активно будет перемещаться из одного региона в другой — рынок будет интегрироваться. Это, в свою очередь, приведет к росту конкуренции на газовых рынках.

По нашим подсчетам, объем предложения сжиженного природного газа удвоится к 2035 году по сравнению с нынешним уровнем. Этого еще не видно. Какое-то время до кризиса 2009 года и после него был период быстрого роста предложения СПГ, и цены падали. А сейчас мы живем в годы паузы — примерно три-четыре года, которая является результатом спада инвестиций в те годы. Сейчас предложение СПГ растет очень медленно, буквально по одному проекту в год. Но мы видим, что после 2016–2017 годов мир захлестнет новая волна роста СПГ. Из Австралии, США и других мест.

— А потребление?

— Потребление газа будет расти. Мы считаем, что потребление природного газа в мире будет расти быстрее, чем потребление других ископаемых видов топлива.

— Это то, что называют сегодня золотым веком газа?

— И это справедливо. Потребление точно будет расти. Вопрос только в том, кто этот газ будет поставлять. Потому что, в отличие от рынка нефти, рынок газа является конкурентным. Несмотря на существование долгосрочных контрактов с привязкой цены к нефти, мир все больше переходит к спотовым ценам. На самом деле, мы видим повторение того же, что когда-то происходило с нефтью. До 1973 года нефть тоже поставлялась по долгосрочным контрактам и оговоренным ценам. Если вспомнить первый кризис, 1973 года, то он состоял из трех основных компонен-

тов, одним из которых являлось решение стран ОПЕК повысить цены. Но более высокие цены способствовали появлению новых производителей, по мере развития танкерного флота диверсификации межрегиональных поставок и уходу в прошлое долгосрочных двусторонних контрактов с фиксированной ценой. — Австралийские газовые проекты сегодня оцениваются очень дорого. Сможет ли австралийский газ остаться конкурентоспособным на рынке?

— Действительно, стоимость австралийского газа сейчас высока. Проблема Австралии в том, что пока достаточно дорог сам газ, который добывается для сжижения и поставки на внешние рынки. Но это болезн роста. На северо-западе Австралии, где формируется регион, обслуживающий добычу газа на шельфовых месторождениях, в маленких поселках стоимость жилья подчас выше, чем в Москве. Или другой пример: зарплата бульдозериста выше, чем оклад профессора в США. Налицо рост спроса со стороны добывающих компаний, а предложение еще не отреагировало. Но Австралия — страна рыночная. Для меня совершенно очевидно, что такие издержки будут снижаться. Соответственно, себестоимость австралийского газа тоже должна снизиться.

— В какой степени американский газ сможет составить конкуренцию российским поставкам в Европу?

— Как ни парадоксально это звучит, американский сланцевый газ уже конкурирует с российским газом в Европе, потому что он уже давно «приплыл» туда — только не в виде газа, а в виде угля. В результате революции сланцевого газа в США цены на газ там упали. Газ оказался привлекательным для использования во многих отраслях, прежде всего в электроэнергетике, где он заместил уголь. Поскольку уголь оказался избыточным в США, он пошел на внешний рынок, в Европу. Цены на уголь в Европе упали, и — не только по этой причине, но по этой в том числе — уголь выиграл конкуренцию с газом в Европе. То есть в Америке газ выиграл конкуренцию у угля, а в Европе уголь — у газа. Поэтому российский газ, который оставался одним из наиболее дорогих на европейском рынке, первым почувствовал на себе конкуренцию со стороны угля. Импорт газа из России в 2012 году стал сокращаться. В последние три года Россия утратила пальму первенства по добыче газа в мире, уступив ее США, потому что не смогла добыть столько, сколько могла бы, если бы было кому продать. А не смогла продать именно потому, что выросла добыча в США. Заглядывая в будущее, эти процессы будут развиваться. Когда США станут поставлять на мировой рынок не только уголь, но и сам газ, конкуренция будет только острее.

— Насколько реально для Европы сократить зависимость от российского газа?

— Если посмотреть на прогнозы, которыми пользуется Европейская комиссия, то в них можно увидеть стремление снизить зависимость не от российского газа, а от природного газа вообще. Если я правильно помню, из 21 сценария только в одном потребление газа в Европе не падает. В остальных оно падает настолько, что где-то после 2030 года газ становится совсем незначительной частью европейского энергобаланса.

Но остается много других стран. И даже в Европе остаются вопросы, поскольку эти сценарии реализуемые, но достаточно дорогостоящие. Дело в том, что энергоресурсы, которыми можно заместить газ (по сценарию Евросоюза это прежде всего возобновляемые источники), большей частью до сих пор субсидируемы и в рыночных условиях неконкурентоспособны. Другими словами, заместить газ можно, но кому-то за это придется заплатить.

Сейчас Европа, как любой импортер, принимает решения по диверсификации своих газовых поставок. Конечно, этот процесс буде продолжаться. Другое дело, что на коротком промежутке времени альтернатив российскому газу пока не просматривается.

В долгосрочном плане, если Европе удастся снизить зависимость от природного газа в целом, например за счет перехода на другие источники энергии, это, конечно, неизбежно скажется на таких поставщиках, как Россия. И Россия это, наверное, ощутит на себе сильнее, чем любой другой газовый производитель. Потому что, по крайней мере пока, Европа остается практически единственным внешним рынком поставок российского газа.

Беседовал
Константин Анохин

ОБЪЕДИНЕННАЯ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ

МЫ СТРОИМ ЗАВОДЫ!

МЫ СОЗДАЕМ НОВУЮ РОССИЮ!

Комплекс по производству труб диаметром 1420 мм г. Выкса

Начало строительства - 2003 г.

Завершение строительства - 2005 г.

Литейно-прокатный комплекс г. Выкса

Начало строительства - 2005 г.

Завершение строительства - 2008 г.

Металлургический комплекс Стан-5000 г. Выкса

Начало строительства - 2007 г.

Завершение строительства - 2013 г.

Трубно-сталелитейный комплекс г. Чусовый

Начало строительства - 2013 г.

Завершение строительства - 2017 г.

ОБЩИЙ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ ОМК СВЫШЕ 150 МЛРД РУБ.

СОЗДАНО БОЛЕЕ 5000 НОВЫХ РАБОЧИХ МЕСТ

ReviewЯмало-ненецкий автономный округ



«Арктика для нас родной дом, который мы сегодня обустроиваем»

По мнению **Дмитрия Кобылкина**, губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа, экономические санкции со стороны западных стран по отношению к России никак не повлияют ни на реализацию арктических проектов, ни на значимость Ямала для мирового газового рынка.

— стратегия —

В том числе и потому, что, как полагает губернатор, Европе сложно будет найти альтернативу российскому газу. Ведь Ямал, где добывается более 82% всего российского газа, остается безальтернативным газовым плацдармом России. За все годы активного промышленного освоения из недр округа извлечено около 16 трлн кубометров газа. Начальные суммарные ресурсы природного газа на Ямале превышают 147 трлн кубометров. То есть здесь за полвека добыто лишь около 10% того, что хранит в себе ямальская земля. А главное, убежден губернатор, сейчас есть гораздо более существенные вопросы, например соблюдение экологической безопасности, которая является одним из основных условий нового этапа индустриализации Арктики.

— **Ямал можно назвать одним из крупнейших энергетических центров страны. В регионе работают крупнейшие российские и зарубежные компании. Учитывают ли эти компании специфику территории?** — Безусловно. Понятно, что нагрузка на окружающую среду Ямала при реализации этих промышленных проектов возрастает колоссально. И если осваивать Крайний Север так же, как в 60–70-е годы прошлого века, под лозунгом «Газ и нефть любой ценой!», то этот край превратится в незаживающую рану. Поэтому создание и строжайшее соблюдение системы экологической безопасности является одним из основных условий нового этапа индустриализации Арктики. Подчеркну, месторождения, которые сегодня разрабатываются в Арктической зоне, имеют наивысший класс безопасности. Плюс у нас хорошая законодательная база. И требования законов едины для всех, будь то предприятия наши, российские, или зарубежные. Сегодня вести какую-либо работу в условиях хрупкой тундры, которая могла бы повлечь экологические изменения, просто невозможно: компания тут же лишится лицензии.

Еще до начала нового этапа индустриализации российской части Арктики у нас на Ямале совместно с федеральными властями и топ-менеджментом крупнейших газонефтедобывающих компаний фактически начали создавать новую модель экологического поведения промышленных компаний. За последние пять-семь лет компании вообще очень существенно скорректировали свою политику в отношении «северов». С каждым годом они все больше уделяют внимание вопросам экологии.

Изменились даже требования добывающих компаний к оборудованию, которое должно работать в Арктике. Помимо традиционной надежности, что жизненно необходимо в экстремальных условиях, оно должно оказывать минимальное воздействие на окружающую среду, быть компактным и полностью автономным. Оно должно быть лучшим в своем классе. Это все неслучайно. Политическая воля к системным изменениям в экологическом регулировании, считаю, окончательно сформировалась в России во многом благодаря деятельности комиссии при президенте РФ по вопросам стратегии развития ТЭКа и экологической безопасности еще под руководством Игоря Сечина. Тогда-то стала видна линия госполитики в области природопользования и охраны природы. Ямал, конечно, был заинтересован в экологизации промышленного продвижения в высокие широты. Это для нас жизненно важно. Сегодня компании ТЭКа являются активными участниками наших проектов — научных, экологических программ. Это остров Белый, который мы чистим от промышленного загрязнения, создание Центра изучения Арктики и Российского центра освоения Арктики, организация научных экспедиций и т. п. Значимым событием стал международный форум в прошлом году в Салехарде «Арктика — территория диалога», генеральной темой которого была экология.

— **Каков смысл создания Научного центра изучения Арктики и Российского центра освоения Арктики?**

— На Ямале до недавнего времени отсутствовали академические научные структуры, слабо была изучена и территория самого округа. Четко осознавая это, мы активизировали работу с такими столпами отечественной и зарубежной науки, как Политехнический университет Санкт-Петербурга, московский Университет нефти и газа, Международный нобелевский фонд, Международная ассоциация мерзотоведения, отделения Российской академии наук — геологии, горного дела, промышленной экологии и экологии растений и животных, цитологии и генетики.

Ученые тоже воодушевились: их знания, опыт востребованы. Они к нам едут очень охотно. Сегодня можно сказать, что ямальская наука уже начала собирать пазл большой картины будущего: идет сбор исторических доказательств присутствия человека в Арктике. Ставятся высокие стандарты медицинской составляющей: изучается воздействие возможных негативных факторов на организм человека, в частности аборигенов Севера. Крайне заинтересованы мы в реальной картине происходящего в природе Арктики: как воздействует присутствие человека на окружающую северную среду, как адаптируется природа, как ведет себя вечная мерзлота.

Развитие научных исследований мы рассматриваем комплексно — на всей территории региона планируется сформировать сеть научных стационаров. На международной конференции по мерзотоведению, которая проходила в Салехарде, ученые из 31 страны поддержали эту идею, и особенно горячо — создание стационара на острове Белом в Карском море, самой северной точке региона. Идея эта нашла поддержку и в федеральном центре. Недавно на остров было доставлено специальное метеорологическое оборудование, которое позволит проводить автоматический сбор данных на острове Белом. Базой для работы ученых на острове станет специально оборудованный научный стационар — отделение Российского центра освоения Арктики. А идея создания этого центра была поддержана Советом безопасности РФ, правительством и президентом России.

— **А с какой целью обсуждается создание Единого российского арктического научного информационного центра?**

— Вопрос его создания действительно рассматривается. Подобный ресурс может быть использован для своевременного получения полной информации Советом безопасности РФ, МЧС, другими министерствами и ведомствами. На мой взгляд, именно информационные и научно-инновационные центры, расположенные непосредственно на Севере, должны в перспективе стать точками роста новой модели экономики, традиционной хозяйственной деятельности, модернизации и диверсификации промышленности российской Арктики.

— **В одном из своих выступлений вы говорили, что для формирования современной экологически безопасной и эффективной модели освоения и развития Арктической зоны России необходимо принять комплексные опережающие меры. О чем речь?**

— Мир уже созрел для безопасного освоения Арктики. Наша всеобщая задача — обеспечить опережающее присутствие науки в высоких широтах. Наука должна опережать промышленное освоение, диктуй свои правила, этикие табу. А масштабы экономического освоения должны быть соразмерны масштабам научного изучения. Ямал может и должен стать площадкой для международного практического изучения Арктики в самом широком понимании.



Дмитрий Кобылкин полагает, что в 21 столетии Россия будет прирастать Арктикой

Уверен, необходимы единые правила игры для всех арктических территорий, предполагающих кроме экологической безопасности широкое внедрение ресурсосберегающих технологий, способных работать в гармонии с природой. Владимир Путин утвердил Стратегию развития Арктической зоны России, и ключевая роль принадлежит именно Ямалу. Регион выходит на новый этап промышленного освоения. В связи с этим логично то, что проблемы техногенно-экологической безопасности мы обсуждаем и формируем на ямальской земле. Список опережающих мер эффективной модели освоения Арктики весьма обширен. В него входят и созданные системы реагирования и ликвидации ЧС, которая предусматривает размещение вблизи месторождений аварийно-спасательных подразделений, способных проводить ликвидационные работы в том числе на море, и введение нормы обязательного страхования ответственности за загрязнение окружающей среды при эксплуатации опасных производств в Арктической зоне РФ. Очень важна разработка нормативно-правовой базы, обеспечивающей промышленную, экологическую и пожарную безопасность при разведке, освоении и транспортировке углеводородных ресурсов Арктики.

Рисковать в Арктике категорически нельзя. Мексиканский залив памятен. А случись такое в Арктике — аукнулось бы всем. И последствия были бы несоизмеримо тяжелее. Нужно понимать: север России вовсе не безлюдная земля. Это родина для коренных ма-

лочисленных народов Крайнего Севера, это родина потомков тех казаков, которые пришли в эти края более чем 500 лет назад.

Да что говорить! У первооткрывателей углеводородных богатств страны здесь, на Ямале, уже третье поколение на свет появилось! Они тоже коренные ямальцы. И эта, как многим кажется, арктическая пустыня их родной дом. И дом этот должен быть крепким, здоровым и безопасным. Поэтому для нас так важны вопросы экологии, а для этого, повторюсь, нам надо понимать всю степень последствий нагрузки на окружающую среду. Ни один индустриальный проект на Ямале сейчас не реализуется без учета самых строгих экологических стандартов. Это принципиально, поскольку большинство работ ведется в непосредственной близости к особо охраняемым природным территориям. Например, перспективные территории разработки Обской, Тазовской, Байдарачкой и Пыданской губ являются местами зимовки и нереста ценных видов рыб. На полуострове Ямал, где сосредоточены громадные запасы природного газа, выпасается самое крупное в России стадо северных оленей. Этот район задействован в жизненном цикле сотен видов краснокнижных птиц и животных.

Напомню про остров Белый. Волонтеры взяли на себя обязательство очистить остров от промышленного мусора, оставленного там еще в прошлом столетии. И я точно знаю: остров Белый будет действительно белым.

— **Как меняется экономический уклад региона в связи с реализацией на Ямале крупнейших промышленных и инфраструктурных проектов?**

— Основными налогоплатильщиками Ямала являются предприятия топливно-энергетического комплекса, которые работают у нас на территории. И каждый кубометр газа, каждая тонна нефти, естественно, влияяют на дальнейшее развитие региона. Поэтому и каждый новый проект для округа — это новые рабочие места, дополнительные поступления в бюджет, это развитие транспортной и так нужной Ямалу социальной инфраструктуры. Фраза «социально ответственный бизнес» на Ямале работает по-настоящему.

При этом в округе растет количество перерабатывающих и обрабатывающих производств, в том числе в традиционной для Ямала отрасли — агропроме. Оленину, например, мы — единственные в России — успешно поставляем за рубеж, а не заходящее летом солнце вполне позволяет возродить северное растениеводство. Умельцы наши научились даже мед производить. Эксперты говорят, что он необыкновенно полезный. Понятно, это экзотика, как и лимоны Заполярья. Но рост средних и малых предприятий за последние пять лет в 2,5 раза — это факт.

Инвестиции в предпринимательский сектор за три года составили почти 1 млрд руб. Каждый 15-й предприниматель Ямала начиная с 2011 года получил прямую субсидию из окружного бюджета. Это инвестирование в будущее. Ведь каждый рубль, вложенный в поддержку бизнеса, дает порядка 177 руб. прироста оборота малых предприятий.

Но настоящим прорывом для Ямала станет строительство Северного широтного хода, который даст выход на «большую землю», откроет широкие возможности в развитии бизнеса. Причем не только нашему региону. Выход на Сабетту к новому портукратно увеличит возможности и наших соседей — Тюменской, Челябинской, Свердловской и других областей. И это, конечно, благотворно будет влиять на экономику региона.

— **В ряды добывающих регионов России их освоение шло за счет вахтовых рабочих. Как вы относитесь к такому сценарию освоения Ямала?**

— От вахты в Арктике не уйти. Экономически целесообразно делать ставку на мобильные методы организации производства, то есть вахту. Стратегия развития арктических территорий предполагает, что объемы добычи углеводородов будут обеспечены за счет освоения месторождений на шельфе арктических морей, на полуострове Ямал, в Восточной Сибири, на Дальнем Востоке. Посмотрите на карту — все это малообжитые районы Крайнего Севера, по своим природно-климатическим условиям и сочетанию экстремальных факторов не имеющие аналогов в мире. Следовательно, работа здесь будет обеспечиваться вахтой. Вопрос — какой? Внутрирегionalной, используя базы северных городов, или межрегиональной — на основе трудовых ресурсов центральных районов России? Мы, конечно, за внутрирегionalную. Чтобы ямальцы получали возможность устроиться на интересную и достойно оплачиваемую ра-

боту. Поэтому мы всерьез взялись за профориентацию нашей молодежи. Привлекаем максимально крупные предприятия ТЭКа, чтобы ребята наши изначально понимали: вот та профессия, которая будет уважаема и востребована на Ямале.

Но я против вахты в моральном понимании этого слова. Против временщиков. Наша страна большая. И почти треть территории России относится к Северу. Не все меряется экономикой. Если мы не будем поддерживать национальные промыслы, не будем помогать людям, живущим в национальных поселках, их там не станет. А не будет их — наши рубежи будут открыты. Уйдем с Севера мы — придут другие. Желающих много. Поэтому во всем должен быть разумный подход. Нужна и вахта, но нужно и постоянное население. И моя задача — сделать так, чтобы эта арктическая территория была комфортной для проживания.

— **Несколько месяцев назад в качестве протеста на внешнюю политику России представители Канады отказались принимать участие в заседании Арктического совета в Москве. Насколько такой шаг канадских партнеров отразится на деятельности Арктического совета?**

— С практической точки зрения этот шаг сложно назвать продуктивным, учитывая долгосрочное сотрудничество Ямала и Канады. У Ямала с Канадой очень много совместных арктических программ. Мы сотрудничаем в научных, экологических и других областях. И сотрудничество, по общим оценкам, развивается конструктивно. Уверен, взаимодействие будет продолжено, в рамках Арктического совета в том числе. Потому как все программы абсолютно взаимовыгодны. Наше сотрудничество — оно на пользу не какой-то одной из сторон. Оно на пользу всей огромной Арктике.

Впрочем, излишний драматизм тут неуместен. Арктический совет создан в 1996 году. А люди на Ямальском Севере, напомню, живут тысячелетиями. И мы на деле доказываем, что можем эффективно и при этом очень бережно осваивать и обустривать Арктику. Для этого у Ямала, у России достаточно собственного уникального опыта, своих технологий, кадров, сил и средств.

— **Не скажутся ли обещанные Западом санкции из-за событий на Украине на поставках газа из ЯНАО?**

— Украинский вопрос для нас весьма болезненный. Каждый десятый ямалец — этнический украинец. Что касается поставок энергоресурсов. Вопрос санкций актуален только с точки зрения политической риторики. На практике — не актуален совсем. В 2013 году Европа купила у России больше 160 млрд кубометров газа — рост по сравнению с 2012-м на 16%. Были бы у Европы поставщики лучше — торговля не росла бы. Эти миллиарды кубометров — до 40% всего потребляемого в Европе газа. Таких объемов в свободной продаже просто нет. И это все прекрасно понимают. Но, чисто гипотетически, если Европа и сможет найти альтернативу российскому газу, то нужно выбрать из следующих вариантов. Перевозка через Атлантику — это долго и дорого. Строительство новых газопроводов — это также и долго и очень дорого. Допустим, без трубопроводов, в виде СПГ. Но 160 млрд кубометров — это 117 млн тонн СПГ. Это почти половина всего мирового объема производства СПГ. То есть все мировые производители СПГ должны отказаться в поставках покупателям, отказать себе и перенаправить свои танкеры в Европу. А в Европе к тому времени должны быть построены порты и терминалы, инфраструктура для внутренних перевозок. Даже комментировать не хочется. Про санкции легко говорить летом. Зима не за горами.

Скажу так. Чем сильнее будет Россия — тем больше с нами будут считаться. Ямальские проекты, Арктика — это сила России. И мы форсируем их реализацию.

— **В финансово-экономическом обосновании к программе развития Арктики Министерством регионального развития отмечалось «нарастание конфликтного потенциала в мировой Арктике». Как это ощущается на Ямале?**

— Никак не ощущается. В округе реализуются десятки мощнейших проектов с участием компаний из зарубежных стран. И это сотрудничество абсолютно взаимовыгодно. Но кто хочет услышать, тот услышит. О том, насколько в высоких широтах становится тесно, красноречиво говорят изменения в составе Арктического совета. Он за последние годы превратился из чисто символического органа, созданного для защиты окружающей среды, в представительство более высокого статуса. Вспомните, изначально он объединял восемь полярных государств — Россию, США, Канаду, Норвегию, Данию, Финляндию, Швецию и Исландию. Германия, Франция, Великобритания, Польша, Испания и Нидерланды работали в нем в качестве наблюдателей. Затем к ним подключились Китай, Индия, Италия, Япония, Южная Корея и Сингапур. Загляну подаль и Евросоюз. Понятно, что этот ажиотаж возник не на пустом месте. Рано или поздно люди будут вынуждены прийти за ресурсами в Арктику. А здесь еще и огромные запасы пресной воды, и транспортные коридоры. Поэтому мы активизируем лоббирование интересов Ямала, а значит, и России, поэтому продвигаем наши стратегические проекты, в первую очередь транспортные. Мы знаем, что Арктика не белое безмолвие. Огромная эта территория не просто обитаема. Мы на Ямале не мечтаем. Мы реализуем. И Арктика для нас родной дом, который мы сегодня обустроиваем.

Записал Константин Анохин



На полуострове Ямал 233 разведанных месторождения углеводородов, 70% запасов российского газа, 18% запасов российской нефти.

Ресурсный потенциал (на глубине до 1,5 км; C1 + C2 + C3): газ — 37,5 трлн куб. м, нефть — 3 млрд тонн, газовый конденсат — 4,6 млн тонн. Ежегодно в ЯНАО добывается: нефти — 20–25 млн тонн, газа — 550 млрд куб. м, газового конденсата — 13 млн тонн. Промышленность округа: 97% — топливная, 3% — пищевая (рыба, молоко, консервы). Сельское хозяйство: растениеводство (картофель, турнепс), оленеводство (свыше 600 тыс. голов домашнего северного оленя), рыболовство (40% всех запасов сиговых видов рыб России) — 8 тыс. тонн, 12 совхозов и ферм, 49 подсобных хозяйств, 48 крестьянско-фермерских хозяйств. Транспорт (400 тыс. тонн — годовой объем грузоперевозок): железные дороги — 495 км, автомобильные дороги — 700 км общего пользования, 2800 км ведомственные, речной транспорт — 3600 км (судоходные участки рек Обь, Надым, Пур, Таз). Традиционные промыслы: охота (61 охотничий вид), рыболовство, морской зверобойный промысел. 50 особей белых жуваль — стерхов.

Review ямало-ненецкий автономный округ

И на Белом будут яблони цвести

В ЯНАО реализуется уникальный экологический проект по очистке острова Белый в Карском море.

—прорыв—

В долгосрочной перспективе именно ресурсы ЯНАО призваны обеспечить энергетическую безопасность нашей страны. Поэтому округ находится на стыке задач по промышленному освоению Арктики и арктического шельфа России. Но интенсивная индустриализация региона диктует необходимость принятия первоочередных мер по защите экологии российской Арктики. В рамках со-вещения по вопросам эффективного и безопасного освоения Арктики, состоявшегося 6 июня 2014 года в Санкт-Петербурге, было подчеркнуто, что важно не только возместить ущерб за вред, нанесенный природе в прошлом, но и не допустить подобных ошибок в будущем. На встрече с представителями компаний-недропользователей, отраслевой науки, общественных объединений обсуждались вопросы научного обеспечения освоения Арктического региона и экологической безопасности при реализации шельфовых проектов. Под началом президента Владимира Путина в работе совещания приняли участие председатель правления ОАО «НК „Роснефть“» Игорь Сечин, первый вице-президент Русского географического общества Николай Касимов, директор Арктического и Антарктического научно-исследовательского института Иван Фролов, координатор программы по сжижению газа «Ямал СПГ», многофункционального морского порта Сабетта, а также участка будущей магистрали Северный широтный ход, ведущей к Северному морскому пути.

При этом ЯНАО сегодня практически единственная территория на планете, на которой сохранились и культивируется традиционный образ жизни и хозяйствования коренных малочисленных народов Севера. Именно поэтому губернатором ЯНАО Дмитрием Кобылкиным принято решение о продолжении экологической очистки острова Белого, находящегося в Карском море в административных границах автономного округа. Экопроект стартовал в 2012 году, и с тех пор силами волонтеров и специализированной компании «Арктическая экологическая экспедиция» удалось собрать и вывезти с острова более 500 тонн металлолома, ликвидировать бесхозные ветхие строения

сказывая о крупных проектах в сфере гидрометеорологической безопасности, директор Арктического и Антарктического научно-исследовательского института Иван Фролов информировал о многочисленных экспедициях, проведенных в арктических регионах страны: «Более десяти экспедиций работали в Тазовской губе, в частности, по проекту строительства Сабетты на Ямале. Масштабные работы ведутся в Карском море на лицензионных участках „Роснефти“. Состоялась самая продолжительная зимняя экспедиция на атомном ледоколе „Ямал“, финансируемая „Роснефтью“. В течение двух месяцев исследовались ледовые условия Карского моря и моря Лаптевых, собран большой объем данных по айсберговой опасности. Эти работы позволят создать максимально надежные морские сооружения для работы в сложных ледовых условиях».

Ямало-Ненецкий автономный округ официально включен в состав Арктической зоны РФ и является одним из регионов—локомотивов исполнения государственной Стратегии развития Арктической зоны РФ. На территории региона сегодня реализуется ряд масштабных инфраструктурных и промышленных проектов, способных существенно изменить будущую макроэкономическую и геополитическую картину Арктики. Так, на полуострове Ямал идет строительство завода по сжижению газа «Ямал СПГ», многофункционального морского порта Сабетта, а также участка будущей магистрали Северный широтный ход, ведущей к Северному морскому пути.

При этом ЯНАО сегодня практически единственная территория на планете, на которой сохранились и культивируется традиционный образ жизни и хозяйствования коренных малочисленных народов Севера. Именно поэтому губернатором ЯНАО Дмитрием Кобылкиным принято решение о продолжении экологической очистки острова Белого, находящегося в Карском море в административных границах автономного округа.

Экопроект стартовал в 2012 году, и с тех пор силами волонтеров и специализированной компании «Арктическая экологическая экспедиция» удалось собрать и вывезти с острова более 500 тонн металлолома, ликвидировать бесхозные ветхие строения. Бла-



АМИНСТАЛЫЯ ЯНАО

Экопроект по очистке острова Белый стартовал в 2012 году. С тех пор силами волонтеров и специализированной компании «Арктическая экологическая экспедиция» удалось собрать и вывезти с острова более 500 тонн металлолома и ликвидировать бесхозные ветхие строения

годаря энтузиазму добровольцев, неравнодушию руководителей региона к своей территории, а также ответственному отношению бизнеса к вопросам экологии на научной базе Российского центра освоения Арктики установлено современное оборудование, а также подготовлена необходимая инфраструктура для плодотворной работы исследователей Арктики. Примечательно, что мероприятия по уборке арктического острова и формированию на нем научно-исследовательской инфраструктуры осуществляются благодаря финансовой поддержке социально ответственного бизнеса. Партнерами экологического проекта выступают холдинговая компания «Сибинтел», ООО «Газпромбанк», группа компаний «Русальянс», ОАО «АК „Транснефть“», некоммерческая организация «Фонд содействия северным и арктическим территориям „Север наш“», ЗАО «Евракор», ООО «Газпром добыча Ямбург», ОАО «Тоталь», ООО «Ямал

СПГ», некоммерческая организация «Фонд „Сотрудничество Ямала“». Уборкой территории дело не ограничивается. Этим летом сотрудниками Санкт-Петербургского государственного лесотехнического университета имени Кирова подводят на Ямале первые итоги эксперимента по посадке экзотических для Крайнего Севера России деревьев. Инициатором проекта в 2011 году стал департамент по науке и инновациям ЯНАО.

Экспериментальными площадками в ЯНАО по посадке деревьев помимо острова Белого стали города Лабытнанги, Салехард, Надым, Новый Уренгой, Ноябрьск. В течение первых двух лет научные сотрудники Лесотехнического университета Петербурга подробно изучали возможность адаптации в условиях Крайнего Севера: ели черной и сизой, тополя душистого, чозении и др. Так, в пяти городах Ямала прошлым летом высадили до 50 видов саженцев, которые привезли из Северной Америки, из горных районов Восточной Азии и других регионов, схожих с Ямалом по климатическим условиям. По словам доцента Санкт-Петербургского государственного лесотехнического университета имени Кирова Александра Егорова, к примеру, в Ноябрьске посадили яблоню ягодную

и она вполне может прижиться, но плоды ее не будут иметь пищевой ценности. «В первую очередь цель эксперимента — это озеленение, далее — восстановление местных пород деревьев. Помимо этого создание защитных полос вокруг поселков от ветра. Возможна аналогичная посадка вокруг школ и детских садов», — сообщил господин Егоров. Уникальный проект по испытанию древесных растений в Ямало-Ненецком автономном округе завершится в 2017 году. «Ямал — это арктический фасад России. В округе реализуются такие проекты, которые закладывают основы будущей картины экономики России», — отмечает губернатор округа.

В округе учреждена новая награда — медаль «За сохранение Арктики», которой предполагается отмечать вклад ученых, волонтеров и представителей социально ответственного бизнеса в сохранение природного богатства Арктики. Знак отличия вручается как россиянам, так и иностранным гражданам за личный вклад в фундаментальные и прикладные исследования, а также создание современных научных и геoinформационных основ управления арктическими территориями.

Мария Рыбакова

ЧИСТОВАЯ ОТДЕЛКА

Жизнь в северном регионе может быть комфортной, уверены власти Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО). Конечно, при условии, что жилой фонд будет регулярно обновляться, инфраструктура развиваться, а жители — иметь доступ к социальным программам.

Весной текущего года Фонд жилищного строительства ЯНАО приступил к реализации второго этапа программы «Переселение жителей ЯНАО из районов Крайнего Севера». По словам директора фонда Виктора Калашникова, в рамках очередного этапа планируется переселить в Тюмень более 2,5 тыс. ямальских семей. При этом список категорий граждан по новым условиям программы расширился и, кроме того, требования к трудовому стажу стали более либеральными. В первую очередь программа рассчитана на пенсионеров. Некоторым из них трудно заниматься оформлением документов, в том числе по состоянию здоровья. Это также было учтено Фондом жилищного строительства. Прежде всего до подписания договора о предоставлении жилья для переселения за пределы Ямало-Ненецкого автономного округа квартира в обязательном порядке должна быть осмотрена участником программы переселения. Условиями предусмотрено, что в случае невозможности прибытия участника в Тюмень по каким-либо причинам осмотр квартиры может быть осуществлен доверенным лицом участника (на основании нотариально заверенной доверенности). В соответствии с подписанным договором о предоставлении жилья для переселения за пределы Ямало-Ненецкого автономного округа переход права собственности (общей долевой собственности) на квартиру к участнику подлежит государственной регистрации в соответствии с действующим законодательством РФ в органе, осуществляющем государственную регистрацию прав на недвижимое имущество и сделок с ним. «Отмечу, по желанию участника программы ФЖС ЯНАО оформление сделки в регистрационной палате Тюмени на себя может взять сотрудник фонда, — комментирует начальник отдела реализации жилищных программ ФЖС ЯНАО Надежда Запольских. — Эта услуга для участника является бесплатной, за исключением стоимости самой нотариальной доверенности, дающей сотруднику фонда право действовать в интересах участника».

Новое жилье для участников будет предоставляться в микрорайоне «Ямалский-2» в Тюмени, который по договорам долевого строительства с НО «Фонд жилищного строительства ЯНАО» строит ОАО «Запсибгазпром». В микрорайоне будет построено восемь монолитно-кирпичных 17-этажных жилых домов общей площадью около 130 тыс. кв. м. «В соответствии с требованиями мероприятий „Переселение жителей Ямало-Ненецкого автономного округа из районов Крайнего Севера“ жилые помещения передаются участникам с чистой отделкой — в предоставляемые квартиры можно сразу вселяться», — сообщила Надежда Запольских.

Впрочем, и в ЯНАО темпы строительства впечатляют, хотя ситуация с жилым фондом в регионе далека от критической. Как отмечает заведующий сектором по реализации программ расселения аварийного жилья департамента строительства и жилищной политики ЯНАО Галина Кудряшова, по официальным данным Росстата, аварийный жилищный фонд по состоянию на 1 января в округе составляет 643,2 тыс. кв. м (порядка 6% от общего объема жилья). Вопросы, связанные с расселением аварийного жилья, регламентируются законодательством РФ, в том числе Жилищным кодексом РФ и постановлением правительства РФ от 28 января 2006 года №47 «Об утверждении Положения о признании помещения жилым помещением, непригодным для проживания и многоквартирного дома аварийным и подлежащим сносу или реконструкции». Интересно, что региональные нормативов по признанию жилья аварийным нет. Признание помещения пригодным или непригодным для проживания граждан, а также многоквартирного дома аварийным и подлежащим сносу или реконструкции осуществляется межведомственной комиссией (МВК), создаваемой в этих целях, на основании оценки соответствия указанных помещения и дома установленным в постановлении правительства РФ №47 требованиям. «Обязательным условием принятия решения о переселении граждан из аварийного жилищного фонда, подлежащего сносу, является наличие заключения межведомственной комиссии о признании жилого помещения непригодным для проживания, дома аварийным и подлежащим сносу, а также решение собственника об отселении граждан», — говорит Галина Кудряшова. На основании полученного заключения



МВК ЯНАО

В построенные для переселенцев из ЯНАО тюменские квартиры сразу можно было вселяться.

МВК орган местного самоуправления принимает решение и издает распоряжение с указанием относительно дальнейшего использования помещения, сроков отселения физических и юридических лиц в случае признания дома аварийным и подлежащим сносу или реконструкции или признания необходимости провести ремонтно-восстановительные работы.

Расчитывать на помощь в улучшении жилищных условий могут не только пенсионеры, но и молодые семьи, для которых разработаны специальные программы улучшения жилищных условий. В этом году округ был признан победителем конкурсного отбора на реализацию подпрограммы «Обеспечение жильем молодых семей» федеральной целевой программы «Жилище» на 2011–2015 годы. Правительство Ямало-Ненецкого автономного округа и Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ подписали соглашение о предоставлении в 2014 году субсидий из федерального бюджета бюджету Ямало-Ненецкого автономного округа на софинансирование расходов обязательств на предоставление социальных выплат молодым семьям на приобретение (строительство) жилья в рамках подпрограммы «Обеспечение жильем молодых семей» федеральной программы «Жилище» на 2011–2015 годы.

В первую очередь речь идет о социальных выплатах для улучшения жилищных условий. До конца 2014 года поддержку получат 780 молодых семей в ЯНАО — это примерно 45% общего количества очередников, состоящих в списке на участие в программе в текущем году. На эти цели планируется потратить 723 млн руб. из средств окружного бюджета ЯНАО. Со всеми муниципальными образованиями в регионе подписаны соглашения в рамках подпрограммы «Улучшение жилищных условий граждан, проживающих в Ямало-Ненецком автономном округе» государственной программы автономного округа «Обеспечение доступным и комфортным жильем населения на 2014–2020 годы». Сейчас в муниципалитетах выдадут свидетельства о праве на получение социальных выплат на приобретение или строительство жилья. Для того чтобы принять участие в этой программе, молодые семьи, в том числе молодые семьи, имеющие одного и более детей, где один из супругов не является гражданином РФ, а также неполные молодые семьи, состоящие из одного молодого родителя, являющегося россиянином, и одного и более детей, должны соответствовать следующим условиям: постоянно проживать на территории Ямала, возраст каждого из супругов (либо родителя в неполной семье) на день принятия

решения о включении молодой семьи в список претендентов на получение социальной выплаты в планируемом году не должен превышать 35 лет (не достигать 36 лет), семья должна быть признана нуждающейся в жилых помещениях в соответствии с действующим жилищным законодательством, семья должна располагать доходами либо иными денежными средствами, достаточными для оплаты расчетной (средней) стоимости жилья в части, превышающей размер предоставляемой социальной выплаты. По словам главного специалиста управления жилищной политики департамента строительства и жилищной политики ЯНАО Татьяны Болдыревой, в десятидневный срок с момента представления молодой семьей соответствующих документов органы местного самоуправления муниципального образования принимают решение.

Особое внимание уделяется в округе многодетным семьям. Помимо социальных выплат они имеют право на получение бесплатного земельного участка. Согласно результатам опроса, более 56% семей желают получить участок на территории региона, остальные изъявили желание получить участок под ИЖС за пределами ЯНАО, в том числе около 17% — на юге Тюменской области. По состоянию на 1 мая в округе предусмотрено 132 земельных участка, из них 9 участков многодетные семьи получили в текущем году. В округе с 2014 года реализуется государственная программа «Обеспечение доступным и комфортным жильем населения на 2014–2020 годы». Всего на инженерное обеспечение земельных участков, предназначенных для предоставления многодетным семьям, из окружного бюджета в 2014 году предусмотрено финансирование в размере 217,5 млн руб.

● *За первое полугодие текущего года на Ямале введено в эксплуатацию 67,414 тыс. кв. м жилья, что на 3,3% выше показателя аналогичного периода 2013 года. Лидером по жилищной застройке на территории округа стал Пуровский район: здесь введено в эксплуатацию 21,167 тыс. кв. м. Внутренний показатель ввода жилья на территории Салехарда — 9,898 тыс. кв. м. Замыкает тройку лидеров город Лабытнанги, в котором сдано 8,755 тыс. кв. м жилья за первые шесть месяцев 2014 года. Из общего количества введенных в округе площадей 14,583 тыс. кв. м составили объекты индивидуального жилищного строительства. Это 78 новых частных жилых домов. К концу года в округе планируется ввести в эксплуатацию 252 тыс. кв. м жилой площади. Новые дома возводятся и в городах, и в самых отдаленных селах.*

Мария Рыбакова

ПРИЧАЛ НАДЕЖДЫ НАШЕЙ

Географически порт Сабетта расположен так, что его без преувеличения можно назвать главным транспортным узлом Северного морского пути и опорной точкой порта «Ямал СПГ».

Порт Сабетта — уникальный проект не только для России, но и для мировой практики. Строительство начиналось на пустынном арктическом побережье, при отсутствии какой-либо инфраструктуры, с нуля. При этом строительство ведется в суровых климатических особенностях высоких широт: ураганные ветра, туманы, резкие перепады температур, морозы –50°С. Но через два месяца после начала строительства на берегу уже был готов небольшой городок с жилыми помещениями для 436 человек, офисами и столовой.

В июле 2012 года в Сабетте началось строительство четырех нефтеналивных причалов с поставкой строительных материалов и готовых технологических модулей СПГ. К августу 2013 года были завершены объекты первого этапа, в которые входят фасадные и анкерные подпорные стены, а также ряды свай с изоляцией, что позволило начать дноуглубительные работы. Четыре причальные стенки общей протяженностью 915 м смогут принимать суда класса типа Ro-Ro (с горизонтальной погрузкой) и Lo-Lo (использующие кран для погрузки и разгрузки грузов). Ожидается, что первый этап строительства завершится в 2014 году. Это позволит разгрузить технологические модули весом свыше 800 тонн. 1 августа в порту Сабетта началось очередной этап строительства.

По плану порт Сабетта сможет обрабатывать порядка 30 млн тонн грузов за год. Проект также предусматривает морскую транспортировку около 16 млн тонн СПГ и до 1,35 млн тонн газового конденсата в год. Выход на проектную мощность ожидается в 2018 году. Порт будет связан с газовым месторождением Южно-Тамбейское заводом по производству СПГ.

До того как в Сабетте началось строительство порта, это место было известно как небольшой вахтовый поселок на восточном берегу полуострова Ямал у Обской губы Карского моря. Однако в проекте «Ямал СПГ» этому поселку была отведена ключевая роль: на этом месте будет развернуто строительство порта — важнейшей части транспортной инфраструктуры «Ямал СПГ». Порт Сабетта, находясь почти в центре Арктики, должен будет обеспечивать транспортировку газа как в азиатском,

так и европейском направлениях. Предполагается, что через Сабетту по Северному морскому пути (СМП) продукцию завода судами-газовозами можно будет относительно быстро доставлять на рынки Азии в сезон навигации и даже практически круглый год во все регионы мира, где есть на него спрос. Сабетта располагается практически посередине между Мурманском на западе и Петропавловском-Камчатским на востоке. Поэтому он должен стать многопрофильным и выполнять роль нового узлового порта на Северном морском пути, куда могли бы заходить не только танкерно-газовозы, но и сухогрузы со строительными материалами, военные корабли и даже пассажирские лайнеры.

Такие прикидки базируются на том, что СМП, являясь кратчайшим путем, соединяющим Европу и Азию, в последние годы становится все более оживленным. В 2011 году объем перевозок по Северному морскому пути превысил 1,26 млн тонн груза, в 2013 году этот показатель составил уже 1,50 млн тонн, а к 2015 году этот объем должен достичь 4 млн тонн грузов. Эта тенденция и была взята для строительства современного арктического порта Сабетта. Добавим, что известная британская контора Ллойда, например, прогнозирует, что уже к 2021 году транзитный грузооборот по Северному морскому пути составит в десять раз — с 1,5 млн тонн (2013 год) до 15 млн тонн в год.

По словам губернатора ЯНАО Дмитрия Кобылкина, с учетом намерений Китая перевести на Северном море до 15% своего гигантского внешнеторгового оборота у нашей страны есть уникальный шанс за счет организации правильного и безопасного движения по этой морской трассе существенно улучшить жизнь россиян и в арктических регионах, и по всей стране. Но для этого, добавляет он, на трассе Северного морского пути должна быть создана соответствующая инфраструктура, главной частью которой должен стать порт Сабетта, в котором будут открыты также пограничные пункты пропуска и куда при необходимости иностранное судно сможет зайти для проведения мелкого ремонта, заправки водой, топливом, продовольствием и оказания необходимой медицинской помощи.

Важно и то, что, по заявлению главы НОВАТЭКа Леонида Микельсона, практически весь газ, который будет добываться в рамках проекта «Ямал СПГ», уже законтрактован. (развитие темы на стр. 22 в материале «Круглогодичный контракт».— **Б*»**.)

Константин Анохин

Review Ямало-ненецкий автономный округ

«Наш округ — это энергетическое сердце России»

Первый заместитель губернатора ЯНАО **Алексей Ситников** убежден, что без создания современной транспортной инфраструктуры невозможно запустить на полную мощность энергетический и ресурсный потенциал Ямала.



— тактика —

— При огромном потенциале округ не может реализовать в полной мере некоторые проекты. Причина проста: до Ямала сложно доехать. Может ли Северный широтный ход, о котором так много говорится, стать панацеей в решении проблем транспортной доступности ЯНАО? — Объекты Северного широтного хода уже вошли в Транспортную стратегию России до 2030 года, а также в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России на 2010–2020 годы». Необходимо Северного широтного хода очевидна не только для северных территорий, но и для других регионов России. Для Ямала он значит колоссально много. Наш округ — это энергетическое сердце России. И пока к этому сердцу ведет маленькая артерия. Так не должно быть: организм, если продолжать пользоваться медицинской терминологией, работает на износ. Для полноценной жизни Ямала нужна полнокровная транспортная артерия.

Северный широтный ход и есть та самая артерия. Он обеспечит постоянную связь с «большой землей», соединит Северную и Свердловскую железные дороги. Заполярье и Урал. Полярная магистраль Обская—Салехард—Надым—Коротчаево откроет выход к Северному морскому пути и арктическим шельфам, повысит транспортную безопасность Ямала и России. Огромное значение железнодорожной магистрали не раз подчеркивалось на разных, в том числе самых высоких, уровнях.

● *Северный широтный ход — это железнодорожная ветка, включающая в себя строительство моста через реку Обь, линейный участок Надым—Салехард, а также соединение Салехарда с конечной экспортной точкой полуострова Ямал портом Сабетта — всего примерно 707 км железной дороги, включающей 60 мостовых переходов различной длины и самый большой мост через Обь. Объем инвестиций в проект «Северный широтный ход» (СПХ) составил*

ет около 190 млрд руб., средства будут возвращаться за счет грузоотправителей. Окупаемость проекта СПХ составляет от 15 до 17 лет.

— Очевидно, что магистраль таких масштаба, стоимости и трудозатрат сооружается не только с расчетом на Ямал?

— Разумеется. Одним из основных грузов в округе является углеводородное сырье. Оно используется в том числе для выработки высококачественного топлива: бензина лучших марок и авиационного керосина. Таким образом, доставка сырья до места переработки является одной из основных задач. Сегодня его перевозят в цистернах по Свердловской железной дороге до порта на Балтике, откуда он поставляется потребителям для переработки в конечный продукт. Но Свердловская железная дорога сильно перегружена и не сможет обеспечить все будущие плановые перевозки. ТрансСиб забит и задыхается, скорость движения по нему сегодня составляет 18 километров в час. Тем временем, например, строительная промышленность Ямала испытывает острый дефицит материалов. Мы составляем графики, вычитываем и выгадываем, привязываясь к короткой арктической навигации, а это в лучшем случае пара месяцев в году. Отсутствие нормальной транспортной схемы серьезно влияет на развитие промышленности, в целом на социально-экономическое развитие региона.

Как пример — строящееся предприятие Новоуренгойский газохимический комплекс. Он на месте будет перерабатывать газ в конечную продукцию — полиэтилен. Сегодня отсутствие транспортной доступности не позволяет предприятию выпускать то количество продукции, на которое оно рассчитано. Мы не можем вытящить продукцию за пределы, ограниченные неразвитой транспортной схемой. После запуска Северного широтного хода это предприятие получит короткий и гарантированный выход в западные регионы России и на европейский рынок. В то же время наши промышленники, которые, скажем, производят шебень в районе Полярного Урала, смогут его спокойно привезти в другую часть округа — в Новый Уренгой, Ноябрьск, Надым. Сегодня это нереально, единственный выход — заказать продукцию на предприятиях Урала и привезти по все той же загруженной под завязку железной дороге и, конечно, по более высокой цене.

Кроме того, на территории округа есть месторождения, которые сегодня нерентабельны из-за отсутствия транспортной инфраструктуры. Совершенно логично, что после появления Северного широтного хода недропользователи охотнее станут их приобретать. Железная дорога — единственный вид транспорта, который гарантирует доставку грузов в срок вне зависимости от погодных



Соединение Северного морского пути и Северного широтного хода будет иметь взрывной эффект в развитии региона и национальной экономики. Атомный ледокол «Ямал» (на снимке) не только проводит суда по Севморпути, но и участвует в научных экспедициях

условий. А это для районов Крайнего Севера очень важный факт. — Северный широтный ход дойдет до порта Сабетта, который не может, не должен быть по определению монопортом для отгрузки сжиженного природного газа с завода «Ямал СПГ»?

● *Начало реализации (строительства) проекта «Ямал СПГ» — 2011 год. Полный ввод объекта в эксплуатацию — планируемые 2017–2018 годы. Производство СПГ — около 16,5 млн тонн в год (три очереди), газового конденсата — до 1,2 млн тонн в год. Акционеры: ОАО НОВАТЭК (60%), Total (20%), CNPC (20%)*

— Сабетта дает прямой выход к Севморпути. Сырье со всей России может дойти до Сабетты, а потом пойти по Севморпути. Действительно, порт будет многофункциональной площадкой, работающей на экономику страны. Помимо обслуживания «Ямал СПГ» Сабетта будет выполнять и другую задачу: порт станет отправной точкой для грузов с Урала, из Сибири и с Поволжья. Компании, идущие Северным морским путем, смогут сэкономить на транспортировке до 30% средств. Что уже продемонстрировала коммерческая экспедиция «Юмень—Сабетта—Китай», которая успешно завершилась прошлой осенью. Многоцелевой сухогруз «Инженер Трубин» вез на восток не газ с нефтью, а сырье для металлоперерабатывающей промышленности Китая, продукты питания, тюменскую пшеницу в Петропавловск-Камчатский. Таким образом, потенциальная ком-

мерческая выгода рейса основывалась не на дороговизне груза, а на экономичности и скорости его доставки. И на примере этой экспедиции бизнес вполне реально оценил преимущества этого транспортного коридора. Загрузка Северного морского пути будет все время только расти. — Какие еще транспортные усовершенствования ожидаются на Ямале?

— Разумеется, мы продолжим модернизировать уже существующую инфраструктуру. Нам никуда не деться от воздушного сообщения. Это наиболее быстрый способ перемещения, а для арктических территорий сегодня зачастую единственный. Планируем в период с 2014 по 2020 год на территории аэропортового комплекса в Салехарде заменить светосигнальное оборудование, реконструировать и модернизировать здания и перроны. В Новом Уренгое предусмотрены работы по реконструкции объектов летного поля аэродрома, строительство и реконструкция объектов обслуживания пассажиров и грузов, инженерной инфраструктуры. Реконструкция аэродромного покрытия в Надыме также включена в программу. В план развития аэропортов округа включены и аэропорты Мангазеи. В городе Тарко-Сале и поселке Уренгой запланированы строительство и необходимая реконструкция зданий, замена светосигнального оборудования, строительство вертолетных площадок. Обновление парка спецавтотранспорта и замена спецоборудования уже происходят во всех аэропортах округа.

С развитием наземного транспорта и сети автодорог жители Ямала больше не будут зависимы от сезонности зимних автодорог и водного транспорта. Сегодня мы в первую очередь строим автомобильные дороги по направлениям межрегиональ-

ных транспортных коридоров. Это те дороги, которые обслуживают наиболее напряженные автотранспортные потоки между основными экономическими центрами округа и соседних регионов. В плане значатся: автомобильная дорога Надым—Советский, участок Надым—граница Ямало-Ненецкого автономного округа и Сургут—Салехард, участок Надым—Салехард, строительство которого началось в 2011 году. Протяженность участка составляет 337 км. Сегодня работа там идет очень активно: заасфальтировано порядка 60 км. Причем на каждые 4 км этой дороги предусмотрен специальный переход для оленей. Для них дорога, трубопровод, любое технологическое по сути своей препятствие становится непреодолимым. Животные его не преодолевают, а мирно идут вдоль, что, естественно, нарушает их извечные миграционные пути. Тундровики — коренные жители Ямала — поставили перед дорожниками свои жесткие условия, и строители их выполнили в полном объеме. Это для нашего региона нормальная практика. Правительство автономии в данном вопросе жестко регулирует отношения между промышленниками и коренными северянами.

Еще один важный пункт — строительство автомобильных дорог, соединяющих административные центры районов и городских округов с сетью дорог общего пользования регионального значения. В него входит автодорога Лабитнанги—Яр-Сале. Сегодня между этими населенными пунктами существуют все виды транспортной связи, но они носят сезонный характер. Кроме вертолетных перевозок летом добраться из Приуральского района до Яр-Сале возможно по реке, в зимний период — по автозимнику. Запланировано строительство обьездов городов На-

дым и Лабитнанги. Ждут своей очереди на реконструкцию еще шесть участков автодорог, перегруженных движением.

В сентябре прошлого года открылся проезд по новому мосту через реку Пяку-Пур. Мост соединил Пуровский район и город Тарко-Сале. А наплавной мост через реку Пур уже ушел в историю.

Скажу так, современная транспортная схема для Ямала гарантия его поступательного развития. Живя в XXI веке, мы понимаем, что именно транспортная отсталость может повлечь и отсталость экономики, и ухудшение социального самочувствия. А губернатор и мы — его команда — нацелены на то, чтобы округ наш, заполярный и арктический, стал по-настоящему комфортным для проживания. Поэтому на данное направление брошены большие силы и средства. Ведь люди, живущие и работающие в таких суровых условиях и обеспечивающие стабильность экономики России, заслуживают этого.

● *Удельный вес численности населения Ямала в ряду субъектов РФ составляет около 0,4%. Несмотря на столь небольшую долю населения, экономика региона оказывает значительное влияние на экономическое развитие страны, занимая при этом весомую долю в социально-экономических показателях РФ: ВРП — 2,2%, промышленность — 2,7%, налоги — 4,2%, инвестиции — 4,5%, основные фонды — 5%, объем строительных работ — 4,5%. Валовой региональный продукт ЯНАО по итогам 2013 года составил 1 307 132 8 млн руб., рост к 2012-му — 104,6%. ВРП на душу населения составляет 2396,6 млн руб. Ямало-Ненецкий автономный округ входит в пятерку субъектов РФ — лидеров по кредитному рейтингу.*

Записал Константин Анохин

РАССЕКАЯ ГОДЫ

Осенью 2015 года предполагается спустить на воду самый мощный в мире атомный ледокол «Арктика», который сейчас строится на стапелях Балтийского завода в Санкт-Петербурге. Новое судно сможет не только проводить газозовы и танкеры по Северному морскому пути, но и подниматься в устье полярных рек, обеспечивая развитие инфраструктурных и промышленных проектов на Ямале.

«Арктика» станет головным ледоколом для целого семейства суперсовременных универсальных турбоэлектрических атомных судов проекта 22220, с которых должно начаться обновление ледокольного парка страны. Их создание считается одним из важнейших условий развития российских проектов в Арктике: освоения северного шельфа, обеспечения коммерческой навигации по Северному морскому пути и решения проблемы снабжения и быстрого развития приполярных территорий. Ледоколам предстоит обеспечивать проводку танкеров и газозовов, транспортирующих углеводородное сырье с месторождений Ямалского и Гыданского полуостровов, шельфа Карского моря на рынки стран Атлантического и Тихого океанов. Благодаря своей ширине он может в одиночку проводить в Арктике танкеры водоизмещением до 100 тыс. тонн и впервые сможет преодолевать с постоянной скоростью трехметровые льды.

Особенностью нового судна станет двухосадочная конструкция (осадка 10,5 м и 8,65 м), позволяющая ему не только ломать арктический лед, но и подниматься в устья полярных рек, снабжая расположенные там промышленные предприятия и поселки. Предполагается, что новый ледокол будет круглый год лидировать караваны в западном районе Арктики: в Баренцевом, Печорском и Карском морях — и проводить суда на более мелководных участках устья



Енисея (Дудинское направление) и Обской губы. В летне-осенний период ледокол будет эксплуатироваться также в восточном районе Арктики. Его можно будет использовать и для буксировки судов или других плавучих сооружений, отправлять на помощь судам для выполнения спасательных работ как в ледовых условиях, так и на чистой воде.

Основными потенциальными потребителями услуг новых ледоколов считаются НОВАТЭК, «Газпром» и «Роснефть». По прогнозам Минтранса, к 2030 году грузопоток по Северному морскому пути может вырасти до 50–80 млн тонн в год, что в 7–11 раз выше максимального грузооборота во времена СССР (7 млн тонн). Впрочем, ряд экспертов полагает, что с учетом обледенения ледовой обстановки и появления грузовых судов с высоким ледовым классом грузоотправители смогут использовать атомные ледоколы только при необходимости, а не для постоянной проводки. В частности, танкеры повышенного ледового класса для транспортировки газа с «Ямал СПГ» возможно будут и самостоятельно проходить льды.

Ввод в эксплуатацию этого судна откроет новую страницу в истории освоения Арктики, отмечает губернатор Ямало-Ненецкого округа Дмитрий Кобылкин. Инфраструктурные и промышленные проекты, которые сегодня реализуются на Ямале, нуждаются в этом ледоколе, который среди прочих задач будет проводить танкеры со сжиженным природным газом в Азиатско-Тихоокеанский регион, Европу и Америку по проекту «Ямал СПГ». Ключевым транспортным узлом станет порт в ямальском поселке Сабетта, в котором

Строительство ледокола «Арктика» на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Название «Арктика» ледокол унаследовал от легендарного атомного ледокола, заложенного в 1971 году здесь же на Балтийском заводе и снятого с эксплуатации летом 2012 года

строится центр по производству сжиженного газа. И порт, и ледокол ждет большое будущее. С реализацией проекта «Северный широтный ход», который свяжет порт Сабетта со всей железнодорожной системой страны, по Севморпути пойдут грузы многих регионов России, а проводить суда по Арктике практически круглогодично будет новый ледокол.

Контракт на строительство этого ледокола стоимостью 37 млрд руб. Государственная объединенная судостроительная корпорация (ОСК) и «Росатом» подписали в августе 2012 года. Конкурентов у входящего в ОСК ООО «Балтийский завод — Судостроение» (БСЗ) не оказалось: только у этой верфи были необходимые лицензии и компетенции для строительства атомного ледокола. БСЗ — единственное предприятие, которое строило такие суда в СССР и России. В других странах атомных судов вообще не строят, хотя масштабные программы строительства ледоколов приняты в США, Канаде и даже Китае. Для реализации проекта заводу пришлось возобновить технологии и поставки, которые не применялись после развала СССР около 20 лет. В ОСК заключение этого контракта назвали событием мирового масштаба, заявив, что корабли берут на себя полную ответственность за своевременное и качественное осуществление строительства всей серии новейших атомных ледоколов.

Закладка головного судна состоялась 5 ноября 2013 года на самом большом в Европе стапеле Балтийского завода. Сейчас там готовы 34 секции и уже можно увидеть очертания будущего гиганта: два «острова» (в районе кормы и носа корабля), которые корабли будут наращивать в высоту и соединять, продвигаясь навстречу друг другу. Спуск на воду назначен на ноябрь 2015 года. Загружать реактор ядерным топливом будут прямо на Балтийском заводе, после этого судно отправится на швартовные, ходовые и ледовые испытания. До 30 декабря

2017 года БСЗ должен сдать «Арктику» государственной приемной комиссии и поставить к причалу ФГУП «Атомфлот» в Мурманске.

Санкции Запада против России на ход строительства ледокола почти не повлияли, отметил начальник Технического центра проектирования судов, главный конструктор ООО «Балтийский завод — Судостроение» Владимир Чекизов, но завод старается переходить на сотрудничество с российскими производителями.

На трассах Северного морского пути сейчас действуют пять атомных ледоколов, из которых к 2021 году останется лишь один — «50 лет Победы». Два ледокола с малой осадкой — «Таймырь» и «Вайгач» — должны закончить службу уже в 2017 году. Поэтому для обеспечения бесперебойной проводки судов «Росатому» к 2021 году необходимо построить три универсальных атомных ледокола. В ОСК уверены, что все три ледокола будут строиться одновременно на двух стапелях Балтзавода. Возможность кооперации с ОСК по этому проекту в качестве субподрядчика не исключала и Nordic Yards Виталия Юсупова.

Дальнейшее обновление ледокольного флота, возможно, окажется еще более масштабным. Об этом свидетельствует полученный БСЗ в 2012 году госзаказ на «опытно-конструкторские работы для модернизации мощностей Балтийского завода под строительство атомных ледоколов мощностью до 100 МВт». Для разработки концептуального проекта предприятию было выделено 229 млн руб. Заказчиком по этому контракту выступает Минпромторг, указавший в техническом задании, что «атомные ледоколы являются типом судов, без которых невозможно освоение месторождений арктического шельфа России и обеспечение круглогодичной навигации на Северном морском пути».

Анна Пушкарская, Санкт-Петербург

Review ямало-ненецкий автономный округ

Центры внедрения

В последние несколько лет в нефтегазовом комплексе ЯНАО на базе крупных и уникальных месторождений началось формирование системообразующих центров нефтегазодобычи.

— база —

Геологоразведочные работы на территории полуострова Ямал характеризуются высокой эффективностью — порядка 3 тонн условного топлива на 1 метр разведочного и поискового бурения, что позволило за относительно короткий срок создать крупнейшую базу для нефтегазодобывающей отрасли. Считается, что на Ямале находится 70% российских запасов газа (22% мировых запасов) и 18% запасов нефти. Но они могут оказаться и более значительными, ведь изученность Ямала глубоким бурением очень низкая: одна разведочная скважина на 305 кв. км (примерно 10 м разведочного бурения на 1 кв. км). Это на порядок ниже изученности разведочным бурением южных территорий Западно-Сибирской нефтегазоносной провинции. На сегодня только на полуострове Ямал открыто 26 месторождений углеводородов: 11 газовых и 15 нефтегазоконденсатных. По оценкам ОАО «Газпром», разведанные и оцененные запасы газа составляют 17 трлн куб. м, перспективные и прогнозные ресурсы — 10 трлн куб. м (по данным ОАО «СибНАЦ»), запасы газоконденсата — 360 млн тонн, запасы нефти — 470 млн тонн.

Наиболее крупным по запасам месторождением Ямала является Бованенковское (4,9 трлн куб. м). Значительным с точки зрения перспектив считается Приямальский шельф Карского моря, где выявлены уникальные и крупные морские газоконденсатные месторождения — Русановское и Ленинградское, а также прибрежно-морские — Харасавэйское и Крузенштернское. Начальные запасы Харасавэйского, Крузенштернского и Южно-Тамбейского месторождений составляют около 3,3 трлн куб. м газа.

Запасы газа на Ямале столь значительны, что даже часть их — те, что относятся к категории достоверных, — позволяет планировать на будущее добычу 200–250 млрд куб. м газа в год.

Бованенковский центр газодобычи

Формируется компанией «Газпром» на базе Бованенковского нефтегазоконденсатного месторождения (НГКМ) с последующим вовлечением в промышленное освоение Харасавэйского, Крузенштернского, а также Ленинградского и Русановского месторождений, расположенных на шельфе Карского моря. При этом развиваются мощности магистрального газопровода Бованенково—

Ухта, который обеспечивает выход в единую систему газоснабжения (ЕСГ). Для транспортировки оборудования и материалов, необходимых для обеспечения работы газового промысла, построена железная дорога Обская—Бованенково с непосредственным выходом на РЖД. Уникальность Бованенковского центра газодобычи заключается в том, что ресурсный потенциал группы месторождений, входящих в его состав, оценивается в 16 трлн куб. м, что позволяет обеспечить до 30% прогнозируемого в долгосрочной перспективе общероссийского уровня производства природного газа. В цифрах это выглядит внушительно: 250 млрд куб. м к 2030 году при потенциальных возможностях до 320 млрд куб. м в год. Для сравнения: в 2013 году добыча газа на Бованенковском месторождении составила 22,9 млрд куб. м. А в 2012 году была введена в промышленную эксплуатацию первая очередь магистрального газопровода Бованенково—Ухта пропускной способностью 60 млрд куб. м в год.

Тамбейский центр газодобычи

Решает иные стратегические задачи. Этот центр, известный как проект «Ямал СПГ», ориентирован на создание крупного производства сжиженного природного газа (СПГ). Строительство и ввод в промышленную эксплуатацию первой очереди завода по производству СПГ мощностью 5,5 млн тонн в год планируется в 2017 году. В 2018 году возможно завершение строительства второй и третьей очередей завода и в планах — увеличение годовых мощностей до 16,5 млн тонн. Доказанная и подготовленная к промышленному освоению ресурсная база только Тамбейского НГКМ оценивается в 3,8 млрд куб. м, что обеспечивает создаваемые мощности по производству СПГ на многие десятилетия. Реализует этот проект международный консорциум, в который входит российская компания НОВАТЭК, французская корпорация Total (20%) и китайская компания CNPC (20%). Реализация проекта потребовала строительства крупного морского порта Сабетта, который будет использоваться как возможности Северного морского пути для доставки СПГ на мировые потребительские рынки стран АТР, Китая и западные направления для поставки газа на европейский рынок.

Новопортовский центр нефтедобычи

Ориентирован на освоение компаний «Газпром нефть» Новопортовского и в перспективе Ростовцевского НГКМ, открытых еще в 70-е годы прошлого века, с суммарными запасами жидких углеводородов (нефть + конденсат) 317,2 млн тонн. Ожидаемый уровень добычи жидких углеводородов после завершения к 2020 году полного цикла развития Новопортовского центра нефтедобычи оценивается в 8–9 млн тонн. Сейчас параллельно с разведкой и обустройством Новопортовского месторождения компания пытается



А. МАМОНТОВ

Организация центров нефтегазодобычи вряд ли имела бы перспективу без создания в ЯНАО единой транспортной схемы: строительства газопроводной системы Бованенково-Ухта, порта Сабетта, нефтепроводной системы Заполярье-Пурпе, железной дороги Обская-Бованенково (на снимке)

ся решить непростую проблему вывоза добытого нефтяного сырья. Рассматриваются комбинированные варианты транспортировки нефти: морской (нефтеналивной морской порт Каменный мыс — перевозка танкерами малого дедвейта по Обской губе в район порта Сабетта для последующей перевалки в крупнотоннажные танкеры) и вариант со строительством нефтепровода в район железнодорожного пункта Паюта и далее тран-

спортировка по железной дороге до морского порта Сабетта с последующей перевалкой нефти в крупнотоннажные танкеры. Выбор этих логистических вариантов требует решения сложных задач — обеспечения экологической безопасности биоресурсов Обской губы и сохранения традиционного уклада жизни коренного населения этой территории.

Мессояхинский центр нефтедобычи

Предполагает строительство магистрального нефтепровода Заполярье—Пурпе, что позволит начать промышленное освоение нефтяного потенциала северо-востока Ямало-Ненецкого автономного округа. Ресурсная база нефти и конденсата более чем по 20 месторо-

ждениям, расположенным в коридоре нефтепровода Заполярье—Пурпе оценивается в 3,2 млрд тонн, половина из них сосредоточена на четырех месторождениях (Восточно-Мессояхинское — 381 млн тонн, Западно-Мессояхинское — 177 млн тонн, Русское — 408 млн тонн и Уренгойское — 628 млн тонн).

Предполагается, что масштабную разработку нефтяных месторождений этого центра компании «Роснефть», ОАО ЛУКОЙЛ, ОАО «Газпром нефть» начнут после завершения строительства первой очереди нефтепровода в 2016 году, а в 2020 году добыча нефти может составить более 29 млн тонн, к 2025 году — около 46 млн тонн.

Каменномысский центр газодобычи

Формируется в акватории Обской губы на базе Каменномысского и Северо-Каменномысского месторождений с суммарными запасами газа 987 млрд куб. м. Освоение этой группы месторождений должно в долгосрочной перспективе компенсировать сокращение добычи газа в Надым-Пур-Тазовском районе и обеспечить стабильную загрузку мощностей ЕСГ. Пока на этой территории проведен широкомасштабный комплекс исследований в целях выбора типа платформенных сооружений, которые можно безопасно эксплуатировать в сложных ледовых условиях Обской губы. Создание Каменномысского центра газодобычи должно в перспективе упростить переход к системной разработке месторождений, расположенных в акваториях Обской и Тазовской губ.

Гыданский центр газодобычи

Рассматривается как основа для развития новых мощностей по производству СПГ в следующем десятилетии. Считается, что это очень перспективное направление для промышленного освоения ресурсов полуострова Гыдан.

Впрочем, само по себе создание Ямальских центров добычи углеводородов вряд ли было бы целесообразным без реализации транспортной схемы в ЯНАО: строительства газопроводной системы Бованенково—Ухта, железной дороги Обская—Бованенково и морского порта Сабетта, а эффективное освоение нефтяных месторождений на северо-востоке ЯНАО — без создания нефтепроводной системы Заполярье—Пурпе. Поэтому на ближайшее будущее планируется также развитие железнодорожного Северного широтного хода по маршруту Надым—Салехард—Лабитанги с мостовым переходом через реку Обь и строительством железнодорожной ветки Бованенково—Сабетта. Только при этих условиях можно говорить о создании транспортного коридора в направлении западных регионов страны, об обеспечении оптимальной загрузки морского порта Сабетта и организации эффективного использования Северного морского пути.

Константин Анохин

ПОСТАНОВКА КАДРА

Для того чтобы молодым профессионалам было проще найти работу, эксперты ЯНАО разработали многоуровневую систему подготовки кадров, учитывающую реальные потребности различных секторов экономики региона.

По словам директора департамента образования ЯНАО Ирины Сидоровой, вопросам реализации кадровой политики округа уделяется самое пристальное внимание — в частности, они регулярно рассматриваются на заседаниях совета по модернизации профобразования округа при губернаторе с участием представителей профессиональных ассоциаций работодателей и крупных предприятий.

Решение о структуре и объемах подготовки кадров для ЯНАО принимает созданный в округе координационный совет содействия занятости населения с участием представителей власти, региональных профессиональных ассоциаций работодателей. В результате целевой прием по заявкам работодателей достиг в 2013 году 37%, в 2014 году целевое значение равно 39%. Конечно, в структуре профессий преобладают те специальности, которые соответствуют приоритетным отраслям экономики и направлениям развития Ямала: транспортная сфера — 695 студентов, энергетика — 490, здравоохранение — 392, образование — 373, разработка полезных ископаемых — 345. Большое внимание уделяется созданию эффективной сети учреждений профессионального образования. «С 2011 года шесть учреждений реорганизованы в многопрофильные и многоуровневые центры подготовки кадров, отличающиеся высокой гибкостью программ и способностью быстро менять содержание образования. В структуре учреждений созданы учебные центры профессиональных квалификаций, на базе которых ежегодно повышают свой профессиональный уровень жители Ямала».

В округе также организованы три научно-образовательных комплекса, созданных с учетом территориальной специфики и зон опережающего развития региона, с центрами в Салехарде, Новом Уренгое и Ноябрьске на базе многопрофильных и многоуровневых центров подготовки кадров. Такая практика реализуется с 2011 года с целью формирования единой инфраструктуры подготовки квалифицированных рабочих и специалистов по приоритетным направлениям экономики Ямала.

В регионе открыты 17 филиалов вузов, в которых учится более 8 тыс. студентов — в основном по заочной



А. МАМОНТОВ

Чтобы тундра оставалась чистой и зеленой, нефтегазоразработчики должны относиться к Ямалу как к своему дому. И это одна из целей созданной в округе инфраструктуры подготовки квалифицированных рабочих и специалистов по приоритетным направлениям экономики ЯНАО

форме. Как правило, это жители округа, получающие второе высшее образование.

Кроме того, ямальцы учатся в вузах Тюменской области и других регионов РФ. Популярно и среднее профессиональное образование: в шести региональных многопрофильных колледжах и училищах обучается более 4,5 тыс. ребят по 66 профессиям и специальностям среднего профессионального образования.

При участии правительства ЯНАО и крупных предприятий топливно-энергетического комплекса, ведущих свою деятельность на территории региона, в среднем 18% студентов проходят учебную и производственную практику на предприятиях. Для многих ребят место практики впоследствии становится и постоянным местом работы. Как подчеркивают в правительстве, в результате принимаемых мер занятость выпускников после завершения обучения составляет 98%, трудоустройство — более 50%.

Не остаются в стороне и сами работодатели, которые регулярно выделяют гранты на обучение. Основными партнерами в подготовке кадров выступили крупные дочерние предприятия ОАО «Газпром», ОАО НОВАТЭК, ОАО «Роснефть», ЗАО «Нортгаз», ЗАО «Ачим-газ», ОАО «Ямалкоммунэнерго», предприятия бюджетной сферы региона. Все они, по сути, растят кадры для себя. Большинство моло-

дых специалистов к концу обучения имеют по три-четыре предложения о работе.

В работе научно-образовательных комплексов совместно с колледжами и училищами участвуют филиалы основных вузов Тюменской и Тобольской областей. Например, на базе филиала Тюменского государственного университета в Новом Уренгое работает региональная общественная организация «Академия молодых ученых» с участием научных обществ студентов Новорурейского многопрофильного колледжа и Новорурейского техникума газовой промышленности.

Преподаватели из ЯНАО активно участвуют в профессиональных конкурсах. В этом году Ямал на конкурсе «Учитель года» будет представлять учитель истории и обществознания гимназии Нового Уренгоя Остап Яворский.

Каждый пятый выпускник 11-х классов Ямала продолжает обучение в вузах Тюменской области на бюджетной и платной основах, на целевых местах и с использованием целевой образовательной субсидии. Лучшим студентам, успешным в учебной деятельности и занимающимся исследовательской деятельностью, выплачивается именная стипендия губернатора ЯНАО.

Кроме того, в округе предусмотрена финансовая помощь и для школьников, которые только планируют получить высшее образование. Для того чтобы шансы на поступление были у всех, в ЯНАО разработана система предоставления целевой образовательной субсидии для получения высшего образования. За три года такую субсидию получили 427 выпускников ямальских школ.

Мария Рыбакова

ЖИВАЯ ВОДА

Развитие водного транспорта в ЯНАО — один из приоритетов социально-экономического развития региона. Водным путем осуществляется северный завоз, что позволяет снабжать жителей отдаленных поселков топливом, продуктами, медикаментами и другими жизненно важными товарами. За навигацию перевозится около 1 млн тонн грузов и около 100 тыс. пассажиров.

Ямал уверенно можно назвать водным краем: водная поверхность региона превышает 21 тыс. кв. км. Протяженность судоходных водных путей на Ямале более 3,5 тыс. км, а разнообразный водный транспорт обеспечивает сообщение между 52 населенными пунктами автономного округа, в которых проживает около 120 тыс. человек, при общем количестве населения региона немногим более 540 тыс. человек. Каждое лето, как только северные реки освобождаются ото льда, на речные просторы выходят катера речных служб региона для подготовки речных маршрутов к летней навигации. Сотрудники Ямальского окружного управления водного пути и судоходства должны установить и привести в порядок на реках, притоках и на береговой линии инфраструктурные объекты: водные и наземные знаки, бакены, буи. Ведомство отвечает за порядок на всех курируемых реках Ямала. Сами специалисты называют себя речными навигаторами. Свою работу речники должны продолжать всего за два-три дня: навигация на ямальских реках продолжается не более четырех месяцев.

Позднее, как только на реках сходит лед, сразу начинается активная навигация на более чем 2,8 тыс. км магистральных водных путей. Границы этого маршрута проходят от реки Устрем на границе с Ханты-Мансийским автономным округом до Оби, включая Обскую и Тазовскую губы, реки Пур, Таз и Надым.

Вот и получается, что основной объем продуктов питания, промышленных товаров и строительных материалов, ежегодно завозится в северные районы Ямала, перевозится именно речным транспортом. Далеко не последнюю роль играет система речного транспорта в освоении и разработке нефтяных и газовых ресурсов. Из-за продолжительности и суровости зим ямальские речпорты открыты в среднем всего лишь около 120 дней в году. Но в этот период перевозка водным транспортом грузов и пассажиров в отдаленные населенные пункты Крайнего Севера являются базальтернативными. Поэтому северный завоз топлива, продуктов, медикаментов,



А. МАМОНТОВ

При протяженности судоходных водных путей на Ямале более 3,5 тыс. км, речфлот обеспечивает сообщение между 52 населенными пунктами, в которых проживает около четверти жителей округа

других важных товаров традиционно под особым контролем правительства ЯНАО.

Самым многопрофильным на Ямале и старейшим речным предприятием округа является Салехардский речной порт. Основными его задачами были перевозки нефтепродуктов, угля, строительных и других материалов для предприятий и организаций всего автономного округа.

Крайне важно для Ямала и пассажирское сообщение между населенными пунктами округа. Пассажирские перевозки водным транспортом на территории округа проходят по межрегиональным маршрутам (соединяют Ямал с Югрой, Тюменской и Омской областями), межмуниципальным маршрутам (соединяют столицу округа Салехард с населенными пунктами Ямальского, Шурышкарского, Приуральского, Тазовского и Надымского районов) и внутримунципальным маршрутам. Компании, занятые на пассажирских перевозках, загружены не меньше, чем грузовые. Так, ОАО «Северречфлот» обслуживает 112 населенных пунктов по 33 маршрутам по Оби от Томской области (Каргасок) до Обской губы (Ныда), по Иртышу и боковым рекам. Это не только Ямало-Ненецкий автономный округ, но и Югра, и Тюменская область.

Сегодня перевозками пассажиров и грузов в округе занимается около 200 различных компаний — как мелкие судовладельцы, имеющие небольшие суда, водные такси, одиночные баржи, так и крупные перевозчики, которые занимаются поставкой продовольствия и топлива в отдаленные северные поселения, завозом строительных материалов на такие стратегические объекты, как строительство ТЭЭС «Полярная» и порта Сабетта.

В округе также работает ряд коммерческих перевозчиков, решая различные задачи по перевозке грузов. Например, флот ООО «Реском-Тюмень» перевозит различные виды грузов — как генеральных, так и сыпучих, дизельное топливо, бензин, метанол, газовый конденсат. Суда компании ходят на трассах Севморпути: Обской губы и Обь-Иртышского бассейна, Карского, Баренцева и Белого морей. Компания осуществляет перевозку разногабаритного груза до Тамбейского месторождения, в район Сабетты. Компания имеет опыт проектирования и строительства временных причалов в пункте Харасавей и районе реки Яра-Яха.

Кроме этого дочернее предприятие компании ОП «Реском-Ямал» уже не первую навигацию занимается пассажирскими перевозками на линии Салехард—Лабитанги. Несмотря на непродолжительное время в пути, этот маршрут является едва ли не самым социально значимым на Ямале: паромная переправа через реку Обь соединяет административный центр автономного округа с городом Лабитанги, где находится железнодорожный вокзал, а значит, есть круглогодичный выход на «большую землю».

● **В водном кадастре ЯНАО насчитывается 50 тыс. рек, речек и ручьев. Общая их протяженность превышает 291 тыс. км. Самые протяженные реки — Обь, Таз, Пур, Пякутур, Айваседапур, Надым, Полуй и Шучья. Безусловно, Обь — на особом месте: эта река — первая по площади бассейна и третья по водности (после Енисея и Лены) в России и одна из крупнейших великих рек земного шара. Основные судоходные реки округа — Обь, Надым, Пур и Таз. Протяженность водных транспортных путей на Ямале превышает 3,5 тыс. км.**

Константин Анохин

нефть и газ практика

Самострой на шельфе

Отечественные нефтегазовые компании намерены обеспечить себя танкерами и морскими платформами российского производства. Как это сделать без иностранных технологий и в условиях санкций, пока не ясно.

— технологии —

В конце июля Владимир Путин подписал указ «О развитии судостроения на Дальнем Востоке», завершив тем самым передачу ряда судостроительных и судоремонтных предприятий на востоке страны под контроль нефтегазовых компаний. В соответствии с документом ЗАО «Современные технологии судостроения» получит 75% минус две акции ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (ДЦСС), а Объединенная судостроительная компания (ОСК), ранее владевшая 100% минус одной акцией ДЦСС, сократит долю до блокирующей (25% плюс одна акция). Еще одна — «золотая» — акция сохранится в собственности Росимущества.

ЗАО «Современные технологии судостроения» создано в ноябре 2013 года на паритетных началах «Роснефтью» и Газпромбанком. В начале июня войти в состав акционеров компании выразили намерение «Газпром» и НОВАТЭК — не без подсказки со стороны Владимира Путина, заметившего на совещании в Астрахани, что российским добывающим компаниям следует заказывать судовую технику не на иностранных верфях, а в России. Схема перераспределения акций внутри ЗАО пока не определена, но скорее всего, «Роснефть» сохранит ведущие позиции в группе соучредителей (см. «СК», «Звезда»: структура собственности).

Первая попытка создания дальневосточного кластера для строительства морской техники, сделанная еще в 2009 году, не привела по ряду причин к успеху. С участием иностранных партнеров предпологалось создать два СП: «Звезда-DSME» с целью строительства газозовов, судов ледового класса и нефтеналивных танкеров водоизмещением до 300 тыс. тонн, а также «Восток-Raffles» для производства буровых платформ и оснащения заводов по сжижению природного газа.

Однако оба проекта не состоялись. «Восток-Raffles» сразу после регистрации получил от «Роснефти» заказ на строительство полупогрузной платформы «Большая медведица» для разработки месторождений на шельфе Баренцева, Охотского и Карского морей. Но денег у партнеров не хватило даже на подготовку проекта уникального сооружения. В результате «Роснефть» и ExxonMobil в августе 2014 года приступили к бурению на шельфе Карского моря с помощью установки West Alpha, принадлежащей норвежской SeaDrill.

НЕСЛУЧАЙНАЯ АКЦИЯ

Намеченное на сентябрь СПО «Башнефти» не состоится: помешало расследование условий покупки входящих в современную «Башнефть» активов, то есть фактически попытка рейдерского захвата компании в лучших традициях лихих 1990-х. Несмотря на то что топ-менеджмент компании, входящей в АФК «Система» Владимира Евтушенкова, собирается бороться до последнего, неизвестно, какое решение примет суд.

«Башнефть» отменила запланированное на сентябрь вторичное размещение акций (71,76% контролирует АФК «Система»), в рамках которого планировала привлечь, как минимум, \$1 млрд. Совет директоров «Башнефти» утвердил допэмиссию на 37 млн акций (20,5%), и компания запросила у ЦБ разрешение на обращение бумаг в Лондоне. Однако затем менеджмент компании решил отказаться от размещения, а 17 августа это решение подтвердило не состоявшееся из-за отсутствия кворума внеочередное собрание акционеров. Основной причиной отказа от повторного выхода на рынок стало судебное разбирательство вокруг продажи предприятий башкирского ТЭКа, на база которых в 2009 году была создана «Башнефть». В середине июля «Система» получила уведомление от ОАО «Реестр» о запрете на списание акций с лицевого счета компании. Запрет не ограничивает возможность получения дивидендов и других прав владения. Тогда сообщалось, что он наложен в рамках «расследования, фигурантом которого АФК «Система» не является». В «Башнефти» отмечали, что «ситуация не влияет на деятельность компании». Затем по запросу Следственного комитета арест на контрольный пакет акций «Башнефти», принадлежащий «Системе» (71,76% голосующих акций), наложил Басманный суд Москвы. Также под арестом оказались 12,57% «Башнефти», принадлежащие ее «дочке» «Система-Инвест», а также ограничения были наложены на акции еще одной башкирской компании — «Уфаоргсинтез», входящей в Объединенную нефтехимическую компанию («дочка» АФК).

Оказалось, что арест связан с уголовным делом в отношении сына бывшего президента Башкирии Урала Рахимова (возбуждено 28 апреля). Следствие подозревает его в незаконном присвоении и легализации

В отличие от «Восток-Raffles», СП «Звезда-DSME» все же приступило к строительству в бухте Большой Камень цеха, занимающегося изготовлением деталей для корпуса судна. Но в 2012 году корейский партнер Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME) вышел из проекта и прекратил его финансирование, сославшись на то, что Штокмановский проект заморожен и перспектив получения крупного заказа у предприятия нет. И вновь российские соучредители заговорили о посторонних мотивах иностранного партнера: по их предположениям, DSME вошла в СП, чтобы выиграть подряд на строительство добывающих судов для освоения Штокмана. Как только проект был заморожен, корейцы утратили интерес к «Звезде».

Из этих двух историй можно сделать вывод, что в такого рода стратегических проектах нельзя во всем полагаться на иностранных партнеров, активно участвующих в борьбе за заказы на изготовление морской техники на глобальном рынке. Им невыгодно выращивать конкурента, который в дальнейшем попытается отобрать у них часть подрядов. Но, с другой стороны, и без помощи иностранцев выйти на современный уровень судостроения российская промышленность не сможет. Следовательно, задача состоит в том, чтобы найти правильный баланс между интересами зарубежных компаний и отечественных производителей. Первая попытка оказалась неудачной: 25% в акционерном капитале и, соответственно, прибыли СП не привлекли Yantai Raffles и DSME.

Новый состав акционеров ДЦСС полагается на собственные силы в финансировании проектов, и в этом его преимущество перед форматом совместных предприятий, где инвестиции должны были предоставляться в основном зарубежными партнерами. Тем не менее остается открытым вопрос о том, что заставит иностранцев делиться технологиями с ДЦСС. В последнее время появились сообщения о намерении DSME вернуться в проект создания дальневосточного кластера. В июне глава «Роснефти» Игорь Сечин провел переговоры с президентом DSME Ко Чжэ Хо, где повторил сказанное им в июне на заседании комиссии при президенте РФ по вопросам стратегии развития ТЭКа: предлагается сформировать на базе ДЦСС единую площадку по размещению всех судостроительных заказов российских заказчиков.

активов башкирского ТЭКа, на базе которых затем была создана «Башнефть» в современном виде, в 1990-х годах. В рамках дела также был арестован Левон Айрапетян, который выступал посредником в сделке и, по версии следователей, является соучастником госпо-дина Рахимова. Он был задержан сотрудниками ФСБ 15 июля в столичном аэропорту Домодедово, когда прилетел из Еревана для прохождения планового лечения в частном медицинском центре К-31. 24 июля СКР предъявил бизнесмену обвинение в пособничестве в присвоении или растрате (ч. 5 ст. 33 и ч. 4 ст. 160 УК РФ), а также легализации денежных средств, полученных преступным путем (ч. 4 ст. 174.1 УК РФ). Сам господин Рахимов находится в Австрии.

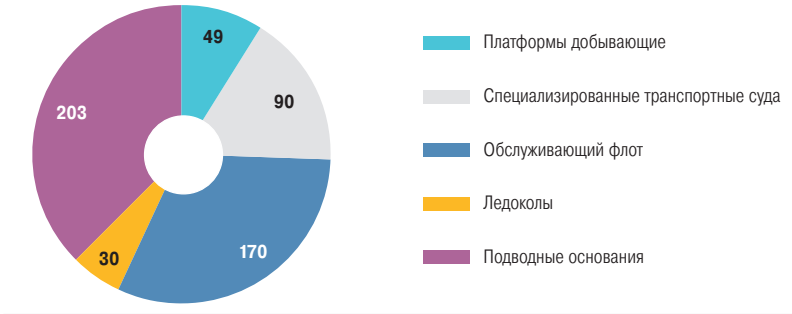
Приватизация активов башкирского ТЭКа началась в конце 1990-х годов и завершилась в 2003 году. Госпакет компании оказался под контролем частной компании «Башкирский капитал», владельцем которой считался Урал Рахимов. В 2005 году Муртаза Рахимов, тогда занимавший пост президента Башкирии, распорядился вернуть акции в собственность государственной Башкирской топливной компании, но в итоге с новым владельцем активов было заключено мировое соглашение. Затем в 2005 году скупать у ООО «Башкирский капитал» доли в предприятиях башкирского ТЭКа начала «Система». Закончила консолидацию активов компания в 2009 году, когда в целом за \$2,5 млрд скупила контрольные пакеты в ряде компаний. О претензиях государства к этим сделкам ничего не было известно, но Счетная палата в 2003 году проверяла приватизацию башкирского ТЭКа, в ходе которой предприятия перешли к структурам Урала Рахимова, назвав ее беспрецедентным хищением госсредств, и возбудила дело. Расследование прекращалось и возобновлялось, последний раз — перед отставкой Муртазы Рахимова летом 2010 года. Источники «Ъ» считают, что возбуждение старого дела лишь повод для того, чтобы вынудить Владимира Евтушенкова продать акции «Башнефти». О том, что есть несколько претендентов на нее и компания может быть продана, неофициально говорились еще в конце прошлого лета. Среди основных интересантов назывались бывший руководитель компании Эдуард Худайнатов и глава «Роснефти» Игорь Сечин. Причем дело о приватизации не единственное



Пока ДЦСС особо похвалиться нечем. Один из его активов, «Дальзавод» во Владивостоке, пока не готов к реализации амбициозных планов.

ПОТРЕБНОСТИ РОССИЙСКОГО ТЭКА В ОБОРУДОВАНИИ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ МОРСКОГО ШЕЛЬФА ДО 2020 ГОДА (ЕД.)

ИСТОЧНИК: ДЦСС, МИНПРОМТОРГ РФ.



Если это предложение будет принято, то получить заказ на строительство морской техники от российской нефтегазовой компании подрядчик сможет только через ДЦСС и, очевидно, с учетом заполнения имеющихся у центра судостроительных мощностей. В таком случае надежды DSME, Yantai Raffles и других судостроителей на самостоятельное получение подрядов в России будут похоронены, что по замыслу авторов идеи должно усилить их интерес к сотрудничеству с ДЦСС и передаче технологий. При этом за скобками остается вопрос, что думают об этом предложениях, например, в компании ЛУКОЙЛ, которая до сих пор успешно обходилась без чье-либо посредничества при выборе заказчиков на строительство морских платформ, в том числе в России. И как отреагируют на него другие судостроительные заводы, которые также готовы побороться за заказы нефтяников.

Теперь, когда дело в свои руки взяли «Роснефть» и ее партнеры, шансы на достижение результата есть, главное — убедить потенциальных иностранных партнеров поделиться технологиями.

Сделать это можно, передав российской компании функции генерального заказчика, считают в руководстве страны. Второй вариант — приобретение крупного пакета акций в одном из ведущих зарубежных судостроительных концернов, но его реализация осложняется политической обстановкой.

разбирательство вокруг «Башнефти». 4 июля миноритарный акционер АФК Райля Иноземцева подала иск в Арбитражный суд Москвы, оспарив передачу лицензий на гигантские месторождения имени Требса и имени Титова в СП «Башнефти» и ЛУКОЙЛа «Башнефть-плюс». Причем владеет она только десятью акциями (0,0000439%) от уставного капитала, а куплены они всего за несколько месяцев до обращения в суд. Убытки от этой сделки господжа Иноземцева оценила в \$10 млрд. «Башнефть» получила лицензию на месторождения имени Требса и имени Титова в 2011 году и передала ее «Башнефть-плюсу». 25,1% этой компании купил ЛУКОЙЛ, владеющий необходимой инфраструктурой для разработки месторождения. В 2012 году миноритарий «Башнефти» Светлана Проскурякова оспорила передачу прав на разработку «Башнефть-плюсу», и нефтяной компании пришлось вносить уточнения в лицензию. Процесс занял два года. Предварительное рассмотрение иска Райли Иноземцевой назначено на 18 сентября.

Главы ЛУКОЙЛа и «Башнефти» Вагит Алекперов и Александр Корсик в обращении к генпрокурору Юрию Чайке назвали иск рейдерством. В своем письме они отметили, что «лица, имеющие мизерный интерес в „Башнефти“, подают иски по надуманным основаниям, парализуют работу тысяч людей, лишают государство налоговых поступлений, приносят убытки инвесторам и необоснованно ставят под угрозу реализацию многомиллиардного проекта национального масштаба». Топ-менеджеры подчеркивают, что действия миноритария создают «опасный прецедент»: владелец даже одной акции может «недобросовестно использовать свой голос или с выгодой его „продать“ корпоративным рейдерам и стать инструментом шантажа в их руках».

ЛУКОЙЛ и «Башнефть» попросили Юрия Чайку провести тщательное расследование вероятных корпоративных атак на СП, выяснив истинные мотивы предъявления исков и принять законные меры по защите прав и интересов инвесторов в связи с возможными фактами корпоративного шантажа и злоупотребления. Они указали, что лица, подавшие в суд, очевидно не являются интересантами дела, а за ними стоят другие люди, не уточнив, кого они в этом подозревают.

Ольга Мордюшенко

АЗИАТСКИЕ ФАКТОРЫ РИСКА

Мировой спрос на энергоносители поддерживается в первую очередь развивающимися экономиками, среди которых первое место занимают Китай и Индия. Но даже 30-летний контракт «Газпрома» и китайской CNPC, подписанный в конце мая, не является гарантией того, что путь в Азию для российского ТЭКа будет легким. Российским нефтяникам предстоит осваивать малознакомый макрорегиональный рынок, развивая транспортную составляющую, создавая новые связи и инфраструктуру, репутацию. И результат тут вряд ли можно назвать предсказуемым.

Анализ нефтедобывающей отрасли России в последние десять лет убедительно доказывает, что диверсификация структуры экспорта нефтепродуктов — новый, но вполне закономерный этап развития. Мировой спрос на энергоносители, согласно исследованию BP Energy Outlook 2035, поддерживается в первую очередь развивающимися экономиками, среди которых первое место занимают Китай и Индия. Это подтверждают итоги 2013 года, по результатам которого российские нефтяники на 6% сократили экспорт нефти в Европу, зато увеличили поставки на более прибыльные рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. Неслучайно уже много лет наша страна контролирует значительную долю мирового рынка нефтепродуктов — 12–14%. По прогнозам экспертов, масштабные усилия российских нефтяников по переориентации отрасли на новые рынки способны привести к тому, что через несколько лет доля поставок на Восток достигнет 20–25% российского экспорта нефти и 19–20% газа.

Однако не стоит считать 30-летний контракт «Газпрома» и китайской CNPC, подписанный в конце мая, гарантией того, что путь на Восток будет легким. Российским нефтяникам предстоит осваивать малозна-

комый макрорегиональный рынок, иметь дело с новыми факторами риска. И все это в условиях нестабильной из-за мирового кризиса экономики.

Во-первых, это рост тарифов на экспортные перевозки. Они будут дорожать, а это потянет вывес и себестоимость сделок по продаже нефти, снижая тем самым прибыль нефтяников. Россия не единственный и не первый поставщик нефти и газа для Азиатско-Тихоокеанского региона. Конкурируя с ведущими глобальными корпорациями, которые там уже работают, нашим нефтяникам придется в первую очередь задуматься о ценообразовании.

Второй немаловажный фактор — отмена пошлин внутри Таможенного союза между Казахстаном, Россией и Белоруссией. Взяв на себя обязательство обнулить их, Россия, по сути, приняла решение отказаться от части нефтегазовых доходов. Этот процесс, по мнению Минфина, займет около двух лет, и его ощутят на себе все участники жизненного цикла нефтеперерабатывающей промышленности: от нефтяных компаний до рядовых автомобилистов.

Есть и проблема номер три: неидеальное состояние отечественной транспортной инфраструктуры. Модернизация транспортной инфраструктуры нефтяной отрасли с учетом переориентации на азиатско-тихоокеанский рынок потребует не только инвестиций в уже имеющиеся объекты, но и сооружения новых. Например, как можно быстрее начать строить заводы по производству сжиженного газа в приморских регионах — на Ямале и в Новороссийске/Туапсе, что позволило бы изменить направление экспортных потоков газа с европейского на азиатское. И это стало бы следующим шагом в реализации долгосрочной экспортной политики России в области углеводородов: сокращения транзита по территориям сопредельных государств. Отказавшись в свое время

рождения собирался разместить заказы на изготовление четырех газозовов на Выборгском судостроительном заводе и предприятии «Северная верфь» в Санкт-Петербурге.

Что же остается для ДЦСС? Пока можно относительно твердо говорить лишь о субподрядных работах для DSME при строительстве 15 ямальных танкеров. Но, как заметил глава НОВАТЭКа Леонид Михельсон в ходе июньского совещания у Владимира Путина, танкеры потребуются уже в 2017–2019 годах. Между тем, чтобы построить первый из газозовов в 2016 году, DSME заключила контракт с «Ямал СПГ» в марте. Притом что у корейского предприятия имеются необходимые мощности, проверенные подрядчики, технические согласования, квалифицированный штат, налаженные контакты с проектировщиками и огромный опыт работы в сфере строительства морской техники. У ДЦСС пока нет практически ничего, кроме поддержки государства и госкомпаний, которая хотя и очень важна, но не заменяет компетенций, необходимых для выполнения столь ответственных заказов.

С этой точки зрения переговоры о приобретении «Роснефтью» крупного пакета акций DSME выглядят весьма заманчиво. Однако каждый раз, когда Россия пытается купить долю в высокотехнологичном предприятии, возникают неожиданные сложности. Вспомним, как Внешторгбанк предпринял попытку стать крупным акционером EADS. Тогда западные лидеры твердо пообещали, что Россия никогда не получит доступа к технологиям компании. Сегодня на непростом политическом фоне попытка российских компаний стать акционерами DSME также может встретить немалое сопротивление. Но попытаться стоит.

Юрий Котев, RusEnergy

от поставок через порты Вентспилс (Латвия), Бутинге (Литва), Южный (Украина), Одесса (Украина), а также на Мажейкяйский НПЗ (Литва), наша страна создала ряд альтернативных экспортных маршрутов для Западной Европы, Северной Америки и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Сейчас же очевидно возрастет нагрузка на нефтепроводы Северный Сахалин—Де-Кастри, Северный Сахалин—Южный Сахалин, Сковородино—Дацин, нефтепровод КТК, порты Варандей и Витино. Эти объекты становятся приоритетными для отрасли, так как позволяют обеспечить потребности таких стран, как Китай (12,8 млн тонн), Южная Корея и Япония (по 9,8 млн тонн), Таиланд (2,1 млн тонн), Филиппины, Сингапур, Индия, Тайвань, Гонконг, Новая Зеландия (до 500 тыс. тонн).

В течение многих лет государство инвестировало в развитие железнодорожного и трубопроводного транспорта, хотя морской и комбинированный способ поставки, включающий в себя перевалку нефти в морских портах, успешно зарекомендовал себя во всем мире. А транспортировка нефти водным путем гораздо экономичнее других видов перевалки. Стоимость перевозки одного барреля нефти на морских судах обратно пропорциональна их размерам, а численность экипажа примерно одинакова как для большого, так и для среднего танкера. Поэтому транспортировка супертанкерами является все более привлекательной для инвестиций в рамках нефтегазовой отрасли. Однако применение суперсудов требует подготовки инфраструктуры внутри страны — глубоководных портов, спецпричалов, оборудования.

Ясно одно, что для отечественной нефтегазовой отрасли наступает исторический, переломный момент, новый тайм глобальной игры.

Азат Низамов, SAP CHG

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ, КОЛЛЕГИ, ПАРТНЕРЫ!

Коллектив Банка «Петрокоммерц» поздравляет вас с профессиональным праздником – Днем работников нефтяной, газовой и топливной промышленности!

Благодаря высочайшему уровню вашего профессионализма отечественный топливно-энергетический комплекс на протяжении долгого времени занимает лидирующие позиции в мире. Вниманию именно от вас зависит не только экономическое процветание России, но и стабильность ее позиций на мировой арене.

День работников нефтяной, газовой и топливной промышленности – это праздник самоотверженных людей.

Мы хотим поздравить сотрудников нефтяной компании «ЛУКОЙЛ» – нашего давнего стратегического партнера. День нефтяника – это прекрасный повод отметить вашу нелегкую работу словами искренней благодарности и наилучшими пожеланиями.

Мира, счастья и добра вам и вашим близким!

Ваш Банк «Петрокоммерц»

**Банк
Петрокоммерц**

Реклама. ОАО Банк «Петрокоммерц». Генеральная лицензия ЦБ РФ №1776.

звонок по РФ бесплатный

8 800 200 6 411

нефть и газ практика

Новая индустриализация Арктики

По словам **Артура Чилингарова**, члена совета директоров ОАО «НК „Роснефть“», известного во всем мире полярника, основные принципы новой модели поведения крупнейших индустриальных компаний при коммерческом освоении Арктики сформулированы. Но их реализация требует совершенно конкретных и дорогостоящих усилий.

— вектор —

— Можно ли сказать, что мы являемся свидетелями начала индустриализации российской части Арктики? Это работа «с нуля» или речь идет о продолжении работы в Арктике, начатой еще в СССР?

— Ну, индустриализация российской Арктики началась в 30-е годы прошлого столетия и в полной мере развернулась в 50-е годы. В 80-е годы перевозки по Севморпути составляли более 6 млн тонн ежегодно. Без транзита. То есть все грузы перевозились для внутреннего употребления. Сегодня мы перевозим в два раза меньше — около 3 млн тонн, при этом транзит по Севморпути составляет более 30%. Таким образом, мы только сейчас начали приближаться к уровню индустриальной деятельности в Арктике, достигнутому в советское время. За это время был накоплен бесценный уникальный опыт работы в Арктике. Этот опыт, несомненно, должен быть использован в сегодняшнее время. Кстати, крупные компании это прекрасно понимают. В качестве примера приведу соответствующий договор о сотрудничестве, заключенный между НК «Роснефть» и Ассоциацией полярников.

— Какой вам представляется новая модель экологического поведения промышленных компаний при разработке арктических ресурсов?

— Новая модель экологического поведения в Арктике была основной темой III международного арктического форума «Арктика — территория диалога», прошедшего еще в конце сентября 2013 года в Салехарде. Если коротко, эта модель включает в себя комплекс мероприятий по обеспечению экологической безопасности при осуществлении деятельности, в

нашем случае — индустриальной деятельности, следующий компонент — это сохранение биоразнообразия Арктической природной среды, еще один — ликвидация накопленного за прошедшие периоды экологического ущерба, последний — обеспечение баланса интересов индустриальных компаний и коренных малочисленных народов.

На совещании 5 июня в штаб-квартире Российского географического общества (РГО), посвященном вопросам эффективного и безопасного освоения Арктики, президент Владимир Путин вновь подчеркнул, что сейчас, когда Арктическая зона России переживает новый этап промышленного, социально-экономического, инфраструктурного возрождения, особенно важно предельно сконцентрироваться на теме природосбережения. Так что основные принципы новой модели экологического поведения более или менее сформулированы. Но их реализация требует большого количества совершенно конкретной и, надо заметить, дорогостоящей работы.

«Роснефть» и РГО начали работу над программой научного освоения Арктики и планируют привлечь к этой инициативе ведущих российских ученых. В июле на эту тему был проведен круглый стол в Арктическом научно-проектном центре. По его итогам было решено создать комплексную междисциплинарную программу, которая позволит систематизировать полученные знания и обеспечить безопасное освоение Арктического шельфа.

Надо отметить, что «Роснефть» вместе со своими партнерами уже проводит в Арктике научные исследования в области управления ледовой обстановкой, метеорологии, гидрологии, аэрогеофизических и геохимических



ОСКАР КАПРИН

Артур Чилингаров верит в то, что новая индустриализация Арктики невозможна без учета двух важнейших факторов: ликвидации прошлого экологического ущерба, и, конечно, баланса интересов индустриальных компаний и коренных малочисленных народов.

методов разведки. Особое внимание уделяется биологическим исследованиям, мониторингу морских млекопитающих и птиц, изучению и сохранению белых медведей. Только в 2014 году в арктических морях по заказу «Роснефти» в общей сложности будет проведено десять научно-исследовательских экспедиций. Кроме того, «Роснефть» восстанавливает эффективную метеорологическую сеть в Арктике: в прошлом году компания открыла три современные метеостанции на побережье архипелага Новая Земля. А, например, в ходе экспедиции «Кара-лето-2014», которая проходит в данный момент, планируется установить еще три станции.

— Какой должна быть научная составляющая изучения Арктики?

— Научное изучение Арктики в том смысле, как мы его понимаем, фактически началось в позапрошлом ве-

ке, а именно в 1882–1883 годах, когда по решению Международного метеорологического конгресса 12 стран, включая Россию, провели Первый международный полярный год — комплексную международную программу исследования Арктики и Антарктики. С того времени мы продвинулись далеко вперед в понимании процессов, происходящих в атмосфере, гидросфере, криосфере и литосфере Земли в полярных областях и на планете в целом, и очень хорошо понимаем, что наши знания все еще очень далеки от всеобъемлющих. Достаточно сказать, что при всех наших знаниях и техническом оснащении горизонт удовлетворительного прогноза погоды — семь-восемь дней, дальше мы заглянуть не можем.

Вообще, изучение процессов, происходящих в природных оболочках Земли, наряду с процессами,

происходящими при ядерных реакциях, относится к числу наиболее сложных научных задач, и именно для их моделирования строятся сегодня самые производительные суперкомпьютеры.

Поэтому мы не можем не продолжать исследования Арктики. Тот факт, что климат на планете, и в Арктике в частности, теплеет, следует из анализа всех доступных данных. А этих данных всегда не хватает, поэтому наша страна в 2001 году выступила с инициативой проведения четвертого по счету Международного полярного года в 2007–2008 годах, а сейчас мы предлагаем нашим партнерам по Арктическому клубу организовать наблюдения в рамках Международной полярной инициативы, направленной на продолжительные наблюдения ключевых процессов в Арктике.

— Что это дает для коммерческого освоения Арктики?

— В рамках практических работ по разведке и добыче это дает базу для проведения необходимых изысканий, знания о принципах и способах управления ледовой обстановкой, обеспечения экологической безопасности, ликвидации аварийных разливов нефти. В более глобальной перспективе это долгосрочное прогнозирование изменений ледового покрова Северного ледовитого океана, изменения уровня океана, разрушения вечной мерзлоты — факторов, имеющих критическое значение для всей хозяйственной деятельности в Арктике, которые необходимо учитывать при принятии долгосрочных стратегических решений.

— Что можно сказать о нынешнем уровне загрязнения Арктики?

— Арктика, как ни странно, все еще довольно чистая территория. Заселение и индустриальная деятельность несут там «пятнистый» характер, доходство в арктических водах в разы менее интенсивно, чем на основных морских магистралах. Но у Арктики есть тяжелое наследие. В годы холодной войны арктический регион был потенциальным театром военных действий. Вероятные противники тратили колоссальные средства на создание военной инфраструктуры. Понятно, что в таких условиях было не до экологии.

Поэтому сейчас мы столкнулись с так называемым накопленным за

прошлые годы экологическим ущербом. В местах бывшего размещения инфраструктурных объектов находятся десятки тысяч тонн металлолома, значительную часть которого составляют 200-литровые бочки изпод горючего, тысячи тонн устаревшего горючего и отработанных масел, полуразрушенные здания и сооружения, встречаются устаревшие радиоизотопные термоэлектрические генераторы, обеспечивавшие питание автономным навигационным устройствам и т. д. Для вывоза всего этого мусора и рекультивации загрязненных земель требуются усилия, сравнимые с теми, которые были потрачены на их завоз.

Надо заметить, что с 2012 года Россия начала системную работу по ликвидации этого накопленного ущерба. Работа идет на архипелагах Земля Франца Иосифа, Новосибирские острова, Амдерма. На очереди Новая и Северная земли, остров Врангеля. Это очень дорогостоящая работа, но государство идет на эти затраты. Очень показательно, что с этого года к финансированию работ присоединились крупные компании, осуществляющие деятельность в Арктике. В качестве примера можно сказать, что остров Земля Александры архипелага Земля Франца Иосифа очищен полностью, причем с него было вывезено около 8 тыс. тонн отходов.

Однако если говорить об углеводородных загрязнениях, то пока большая их часть происходит из естественных источников, не связанных с деятельностью человека. Стоит отметить также, что Арктика является естественным стоком всех загрязнений в Северном полушарии. Загрязняющие вещества переносятся в Арктику воздушными потоками и морскими течениями не только с территории арктических стран, но, пожалуй, из всех стран, лежащих к северу от экватора.

Но можно ожидать, что с началом индустриального освоения Арктики опасность масштабного загрязнения усилится многократно. Поэтому уже сейчас во главу угла ставится обеспечение экологической безопасности. Эти вопросы — предмет рассмотрения международных организаций, таких как Арктический совет национальных ведомств, и крупных компаний, работающих в Арктике.

Записал Олег Трубецкий

КРУГЛОГОДИЧНЫЙ ПОРТ



16 июля правительство РФ определило компанию «Межрегионтрубопроводстрой» (МРТС) единственным исполнителем работ по строительству в рамках проекта «Ямал СПГ» основных объектов морского порта Сабетта, который позволит обеспечивать транспортировку сжиженного природного газа круглый год.

Это означает, что перед компанией стоит амбициозная задача к 2017 году завершить строительство и запустить арктический порт, чтобы «Ямал СПГ» смог выполнить свои контрактные обязательства по поставкам газа. Строительство инфраструктуры в суровых условиях Арктики требует специальных навыков и ресурсов. В России компаний, научившихся реализовывать настолько сложные и высокорисковые проекты, пока единицы, причем в буквальном смысле слова. По этой причине основные работы по обустройству Сабетты достались МРТС — единственной из российских компаний, имеющей опыт выполнения полного комплекса работ в условиях арктического шельфа.

● Компания «Межрегионтрубопроводстрой» специализируется на строительстве нефтегазопроводов и выполнении подводно-технических работ в районах Крайнего Севера и иных экстремальных климатических и метеорологических условиях с 1999 года, построив уже свыше 500 км одних только подводных морских трубопроводов в акваториях северных морей. В активах компании свыше 30 единиц технологического флота. Среди реализованных проектов ОАО МРТС — строительство подводного перехода через Бардарацкую губу, где компания проложила четыре нити подводного трубопровода магистрального газопровода Ямал—Европа. Газо-

провод предназначен для подачи природного газа ямалских месторождений в газотранспортную сеть центральной России и в страны Западной Европы. Проект уже запущен в эксплуатацию. ОАО МРТС также стало пионером инфраструктурного строительства на шельфе Охотского моря, выиграв тендер по обустройству подводно-добычного комплекса Киришского газоконденсатного месторождения по заказу «Газпром добыча шельф Южно-Сахалинск».

Проект ОАО МРТС по строительству основной инфраструктуры порта Сабетта — один из самых сложных и масштабных в российском строительстве морской инфраструктуры. Строительство инфраструктуры морского порта Сабетта началось в 2012 году с нуля, в чистом поле, вернее, на берегу Обской губы, при всех прелестях арктической погоды: сильные ветра, выгои. По требованию заказчика 1 кв. м причала должен выдерживать нагрузку 10 тонн. На проекте было задействовано более 100 единиц техники различного класса и назначения: крановое оборудование, гидравлические молоты, буровые установки. Компания провела подготовительные работы по строительству порта: были сооружены причальная стенка длиной около 1 км и четыре причала. С ноября 2013 года причалы уже принимают суда с грузами для обустройства Южно-Тамбейского месторождения, строительства завода СПГ и основных сооружений морского порта. До конца года будет завершено строительство общепортовых сооружений, ледозащитного сооружения для последующего строительства технологической эстакады и причалов для отгрузки СПГ и газового конденсата. По словам начальника управления строительства ОАО МРТС Ивана Маковского, строительство ледозащитных сооружений позволит защитить технологические причалы

Немного компаний в мире способны в столь сжатые сроки (до 2017 года) построить круглогодичный порт в Арктике

отгрузки СПГ и газового конденсата от деформации в период осеннего ледостава и весеннего ледохода.

Для реализации проекта ОАО МРТС развивает производственную логистическую базу в Архангельске. База «Левобережная» располагается на территории погрузо-разгрузочных районов «Левый берег» на бывшем месте расположения угольных причалов Архангельского морского торгового порта. Транспортировка грузов для Сабетты через базу МРТС в Архангельске возможна как наземными видами транспорта, так и водным, включая Беломорско-Балтийский канал и Северный морской путь. Общая площадь базы составляет 50 га, из них около 15 тыс. кв. м крытых складов и 200 тыс. кв. м открытых площадок, два причала общей протяженностью 360 м. Причалы способны принимать морские и речные суда с осадкой 7,5 м, длиной до 165 м и шириной до 30 м. В Архангельске компания наращивает производственные мощности по изготовлению трубных металлоконструкций, модулей технологических эстакад, вспомогательных конструкций для строительства металлических резервуаров.

По словам исполнительного директора ОАО МРТС Александра Коликова, проект реализуется по модели ЕРС-контракта (engineering-procurement-construction), что означает консолидацию производственных и инженеринговых ресурсов по всей проектной цепочке «управление проектом—разработка рабочей документации—поставка оборудования и материалов—строительство—испытание и ввод в эксплуатацию». Модель предполагает формирование удобной для контроля со стороны заказчиков (ОАО «Ямал СПГ» и Росморречфлот) системы ведения бизнеса.

Наталья Кимонович

«СЕВЕР НЕ ПРОЩАЕТ НЕПРОФЕССИОНАЛИЗМА»

АНДРЕЙ АПРЕЛЕНКО, генеральный директор ОАО «Центр аварийно-спасательных экологических операций» (ОАО ЦАСЭО, «Экспас»), полагает, что существующее российское законодательство не обеспечивает безопасного освоения Арктики.

— С позиции профессионального спасателя и эколога какие природные риски несет активное освоение арктических ресурсов?

— По последним данным геологов, более 20% перспективных мировых запасов нефти находится именно в Арктике. Это наш стратегический ресурс. Но понятно, что эксплуатация арктических ресурсов невозможна без рисков, которые необходимо максимально снизить. Потому что, безусловно, загрязнение Арктики — это существенная угроза для климата, что обязательно отразится на всей планете, и, конечно же, опасность для биосферы. Это очень сложная природная система, и ей легко нанести непоправимый вред. В работе с арктическим шельфом главная задача — не нарушить экологический баланс. Ведь Арктика осталась едва ли не единственным оплотом мировой системы обеспечения экологического равновесия всей Земли, а флора и фауна Арктики — это главный индикатор устойчивости морских экосистем и экологической безопасности мирового океана.

То есть климатические и природные условия Арктики требуют особой надежности технических средств и высочайшего уровня квалификации спасателей, поскольку работы в северных водах существенно отличаются от аналогичных, допустим, в Черном или Каспийском морях.

Поэтому к этой работе было бы разумно привлечь не только занимающихся законотворческой деятельностью теоретиков и нефтяные компании, но и практиков — структуры, занимающиеся ликвидацией аварийных разливов нефти и нефтепродуктов, такие как «Экспас».

— Но ведь добывающие компании имеют право создавать собственные спасательные структуры?

— На мой взгляд, нефтяникам важнее уделять больше внимание вопросам обеспечения безопасности при работе и предотвращения возникновения аварий. Нужно повышать меры внутреннего экологического контроля, а не стараться всеми способами скрывать последствия аварийных ситуаций, что часто происходит в наше время.

Именно поэтому мы считаем, что на крупных шельфовых проектах должны работать независимые профессиональные аварийно-спасательные формирования по контракту, который можно заключать только после проведения учений на месте, чтобы не повторялась ситуация, которая сейчас муссируется в прессе по платформе «Приразломная».

По действующим законам учения должны проводиться не реже одного раза в два года, при этом не определено, с какого момента идет отсчет. Поэтому, как считают в «Гринписе», на платформе «Приразломная» ОАО «Газпром нефть» работает с риском и, возможно, не старается своевременно и эффективно отреагировать на возможную аварию. А это риски для жизни людей! Возникает существенная опасность для окружающей среды. В этом случае мы разделяем точку зрения зеленых: в первую очередь необходимо навести порядок по этому вопросу на законодательном уровне.

— Критерии арктической безопасности?

— В идеале в российском законодательстве должны быть прописаны критерии, по которым работать в Арктике смогут только формирования, обладающие достаточным опытом и необходимым техническим оборудованием. «Новичков» допускать к этим работам не только бессмысленно, но и опасно: север не прощает непрофессионализма! То есть должны быть разработаны готовые типовые схемы реагирования на различные аварийные ситуации. И у большинства профессиональных аварийно-спасательных формирований существуют подобные схемы, построенные исходя из собственного богатого опыта.

Именно поэтому этими вопросами должны заниматься профессионалы, имеющие опыт работы, оснащение силами и средствами. А компании—операторы проектов должны иметь необходимые финансовые резервы, которые, по имеющейся информации, в настоящее время недостаточны. За более чем 15 лет работы мы накопили колоссальный опыт локализации и ликвидации последствий аварий, связанных с разливами нефти на суше и на море.

Конечно, нам видны изъяны и недостатки действующего законодательства. В связи с этим мы обратились в комитет ГД по природным ресурсам, природопользованию и экологии с предложением о проведении парламентского обсуждения этой проблемы, которая особенно актуальна в связи освоением Арктики.

Видимо, наши доводы были достаточно весомы, и комитет согласился с необходимостью рассмотреть эту тему на заседании Высшего экологического совета 5 декабря. К этому заседанию мы подготовили законодательные предложения и комментарии для их обсуждения и дальнейшей передачи в правительство РФ.

— А какой может быть буквальная цена экологических рисков?

— За последние несколько лет многие западные компании пробовали безуспешно подступиться к арктическим углеводородам. Причиной провала стали невозможность соблюдения установленных стандартов безопасности бурения и добычи либо недостаточные объемы месторождений.

К примеру, компания Cairn Energy за два года впустую потратила \$600 млн на разведку шельфа Гренландии, добившись при этом только протестов местных жителей. Там же, на Гренландском шельфе, в декабре прошлого года потерпела поражение и ExxonMobil, отказавшись от разработки двух участков, посчитав проект бесперспективным. Крупно просчитался с арктическим шельфом и гигант Shell, которому попытка разведки нефти у берегов Аляски обоилась слишком дорого, вылившись в широкий протест общественных организаций во многих странах. С 2003 года Shell вложила в этот проект уже более \$5 млрд, но успеха так и не достигла.

А совсем недавно неудачей закончился проект арктического бурения Statoil, которая пробурила три километровые скважины, но коммерческие запасы углеводородов не нашла. Зато бурение этих скважин в Баренцевом море вызвало резкую критику со стороны экологов. По их мнению, освоение арктического шельфа крайне опасно: разлив нефти здесь будет иметь фатальные последствия для оазиса первозданной природы Медвежьего острова.

Записала Мария Рыбакова

нефть и газ практика

На своем месте

Для составления рейтинга „Ъ“ самых упоминаемых в российских СМИ нефтегазовых компаний и представляющих их фигур были взяты крупнейшие добывающие, перерабатывающие и транспортные структуры российского ТЭКа. Подсчет велся с 6 июня по 20 августа по ресурсам базы данных «СКАН-Интерфакс» (более 3,8 тыс. источников — центральная пресса, интернет-издания, информагентства, ТВ и радио).

— герои недр —

Лидерство в рейтинге самых упоминаемых компаний сохранил «Газпром». Монополист продолжил разбирательство с Украиной по поводу погашения задолженности за газ и ввел режим предоплаты. И «Газпром», и «Нафтогаз» подали иски в Стокгольмский арбитраж о взыскании долга и пересмотре цены на газ соответственно. Кроме того, Болгария заявила о приостановке участия в проекте «Газпрома» «Южный поток».

Второе место в рейтинге заняла «Роснефть», при этом внесение компании в санкционный список США способствовало росту публикаций и приблизило ее к лидеру рейтинга.

Третье место осталось за ЛУКОЙлом, а на четвертое вышел НОВАТЭК. Компанию стали больше упоминать из-за под

падания под санкции США и Канады. Также в рейтинг вошла «Негуснефть» после новости о продаже группой «Синтез» данного актива.

В рейтинге самых упоминаемых персон нефтегазовой отрасли топ-4 остается неизменным с начала года. На пятое место поднялся глава «Газпром нефти» Александр Дюков. Его упоминаемость выросла благодаря годовому собранию акционеров компании 6 июня. Поднялся в рейтинге президент «Башнефти» Александр Корсик. Этому способствовало его заявление о возможном СПО компании осенью. Также одним из новых лиц в рейтинге стал президент и глава совета директоров «Итеры» Игорь Макаров, чья упоминаемость возросла после новостей о его непопадании в совет директоров «Роснефтегаза».

Ольга Дорохина

Компании российского ТЭКа. Топ-20	Люди российского ТЭКа. Топ-20
Число упоминаний в СМИ	Число упоминаний в СМИ
ОАО «Газпром» 49341	Алексей Миллер, глава правления ОАО «Газпром» 9212
ОАО «НК „Роснефть“» 31137	Игорь Сечин, президент ОАО «НК „Роснефть“» 6813
ОАО ЛУКОЙЛ 13661	Геннадий Тимченко, совладелец ООО «Трансойл» 3557
ОАО НОВАТЭК 11898	Вагит Алекперов, президент ОАО ЛУКОЙЛ 1422
ОАО «Газпром нефть» 7219	Александр Дюков, глава правления, гендиректор ОАО «Газпром нефть» 599
ОАО «Сургутнефтегаз» 7060	Леонид Михельсон, глава правления ОАО НОВАТЭК 559
ОАО «АНК „Башнефть“» 7055	Николай Токарев, президент ОАО «АК „Транснефть“» 249
ОАО «АК „Транснефть“» 5558	Михаил Гусев, президент ОАО «Роснефть» 244
ОАО «Татнефть» 5203	Александр Корсик, президент ОАО «АНК „Башнефть“» 238
ОАО «Зарубежнефть» 909	Наиль Маганов, гендиректор ОАО «Татнефть» 138
ОАО «Роснефть» 510	Муса Бажаяев, совладелец, президент Alliance Oil Company 94
ОАО «Танеко» 343	Владимир Богданов, гендиректор ОАО «Сургутнефтегаз» 93
ОАО «НГК „Славнефть“» 296	Владимир Коган, основной акционер ООО «Нефтегазиндустрия» 21
ООО «Иркутская нефтяная компания» 192	Михаил Полуляхин, глава совета директоров ОАО «Зарубежнефть» 18
ООО «Трансойл» 152	Леонид Алексин, глава правления, гендиректор ОАО «Танеко» 14
ОАО «Таиф-НК» 147	Игорь Макаров, президент, глава совета директоров МГК «Итера» 8
ОАО «Томскнефть ВНК» 96	Юрий Суханов, президент ОАО «НГК „Славнефть“» 6
ОАО «Хабаровский НПЗ» 87	Григорий Гуревич, президент, глава совета директоров ООО «Нобель Ойл» 6
Alliance Oil Company 85	Артур Перепелкин, акционер ООО «Марийский НПЗ» 4
ОАО «Негуснефть» 61	Виктор Лемеха, управляющий ОАО «Хабаровский НПЗ» 3
Источник: «СКАН-Интерфакс».	Источник: «СКАН-Интерфакс».

«Рынок нефти словно не замечает происходящего»

— рынки —

По мнению ХОРХЕ МОНТЕПЕКЕ, директора Platts по глобальным рынкам и рыночной информации, рынки реагируют в основном на фундаментальные экономические факторы, а не на политические.

— Каковы сегодня основные тенденции на мировых рынках нефти?

— Думаю, не будет преувеличением сказать, что мировой нефтяной рынок сегодня демонстрирует «упрямую стабильность», учитывая то, что цены на нефть колеблются в диапазоне \$105–110 за баррель, несмотря на царящую во многих регионах мира политическую нестабильность. Мы видим, как с расширением влияния «Исламского государства в Ираке и Леванте» (ИГИЛ) усугубляется ситуация в Ираке, очень беспокойно в секторе Газа и на Украине, а цены на нефть установились в районе \$105 за баррель. Хотя с политической точки зрения мир сегодня менее стабилен, чем в начале года. Позиции стран стали более жесткими, сузились возможности для диалога, однако рынок нефти словно не замечает происходящего. Цены снизились лишь незначительно, рынки обращают больше внимания на фундаментальные экономические факторы, чем на политику. Они видят, что объемы добычи энергоносителей в США значительно выросли.

— Как ситуация на Ближнем Востоке может повлиять на перспективы добычи нефти и нефтекомпаний?

— В Ливии и Ираке серьезные проблемы, которые вынудили многие страны выслать оттуда работников посольств и нефтяных компаний. Однако эта ситуация пока не оказала достаточного влияния на добычу нефти, чтобы беспокоить участников рынка. Будущее никто не может предсказать с уверенностью, но я полагаю, что у компаний всегда есть план быстрого выхода с рынка в случае роста нестабильности.

— Может ли добыча нефти упасть настолько сильно, что не



которым странам придется воспользоваться стратегическими резервами?

— По нынешней реакции рынка нельзя сказать, что предвидится значительный спад в добыче нефти, и, как мы знаем, два крупнейших ее потребителя — США и Китай — имеют большие запасы. Однако текущая ценовая конъюнктура на рынке не создает никаких предпосылок к тому, чтобы страны начали распечатывать свои стратегические запасы. Более того, малоценная нефть упала в цене относительно других сортов. То есть на данный момент предпосылок таких нет. В прошлом это происходило либо по причине резкого скачка в цене (чего мы сейчас не наблюдаем), либо проблем с поставками (которые сейчас не настолько велики). Думаю, справедливо сказать, что на сегодня не предвидится выхода стран на рынок с использованием нефти из резервов.

— Уровень добычи нефти в США приближается к российскому. Как это может повлиять на цены на нефть?

— Рост добычи нефти в США является одной из причин слабой реакции цен на политическую нестабильность на Ближнем Востоке и в Восточной Европе. Уровень добычи нефти в США не был таким высоким с середины 1970-х, а ежегодный рост добычи является беспрецедентным для развитой нефтедобывающей страны. Поэтому рынок остается сбалансированным, не

смотря на умеренный рост потребления в Китае и незначительное падение добычи на Ближнем Востоке. — Сегодня США находятся на пути к нефтяной самообеспеченности, чего нельзя сказать об Азии. И это несмотря на то, что экономика Азиатского региона растет быстрее. Почему?

— Рост добычи нефти в США идет в основном за счет развития новых технологий в области сланцевой нефти. В теории запасы сланцевой нефти напрямую зависят от земельного массива, поэтому любая территориально большая страна может иметь большие запасы сланцевой нефти. Однако на практике США — единственная крупная экономическая держава, где правами на недра обладают частные лица, поэтому развитие и освоение идет быстрее, так как владельцы земли имеют с этого прямую выгоду. В других странах, где правами на залежи обладает государство, владельцы земли не хотят, чтобы их беспокоили, и препятствуют развитию этого направления. Наконец, государство всегда делает все медленнее, чем частный бизнес.

— Как бы вы оценили возможности и перспективы российской нефти на мировом рынке?

— Российская нефть очень важна для мирового рынка, учитывая, что она составляет более 10% мирового предложения. Однако российские перспективы на нефтяном рынке, похоже, смещаются в Азию. Это прямой результат роста потребления энергоносителей на Востоке и сокращающегося спроса на Западе, который является в лучшем случае умеренным. Введенные Европой и США многочисленные санкции против России только подтолкнули рост поставок в этом направлении.

— Чем, по-вашему, сегодня диктуется необходимость развивать месторождения в сложных условиях Арктики?

— Ценами на нефть. В случае если спрос превысит рост уровня добычи, цены на нефть вырастут до уровня, когда разработка арктических месторождений станет экономически выгодной.

— Многие из европейских нефтеперерабатывающих заводов в

данный момент переживают не лучшие времена, многие из них закрываются. Чем это может обернуться для российских экспортеров сырой нефти?

— Рентабельность НПЗ падает в том числе в результате замедления роста спроса на их продукцию, однако основной причиной является увеличение производства за пределами Европы. Европейским НПЗ приходится конкурировать с растущими объемами экспорта из США, с Ближнего Востока и из Азии. Это значит, что российская нефть будет более востребована на азиатских рынках, чем на европейском. К тому же в Америке и на Ближнем Востоке достаточно своей нефти.

— Каковы ключевые тренды на европейском рынке газа?

— Наиболее важной тенденцией является стремление ЕС снизить зависимость от России по импорту природного газа. Однако мы не ожидаем серьезного изменения ситуации в краткосрочной или среднесрочной перспективе.

— Сложилось ли единое мнение относительно сланцевой революции. Что это, по вашему мнению, миф или надежда?

— Добыча сланцевой нефти — это свершившийся факт. Быстрый рост добычи нефти в США связан именно со сланцевой революцией.

— Повлияет ли сланцевая революция на рынок газа?

— Сланцевая революция, несомненно, будет оказывать влияние на европейский рынок газа. Великобритания, похоже, продвинулась дальше всех в этом направлении и в среднесрочной перспективе сможет начать разработку новых месторождений сланцевого газа.

— Изменится ли расстановка сил среди игроков на мировом газовом рынке?

— Да. США уже выдали разрешение на экспорт некоторых объемов сжиженного газа, а также дальнейшее строительство мощностей для экспорта сжиженного газа, однако это не сможет значительно повлиять на позиции основных игроков на рынке в течение, как минимум, ближайших пяти лет.

Записал Константин Анохин

ОАО «НК «Роснефть» — ЛИДЕР ОСВОЕНИЯ РОССИЙСКОГО ШЕЛЬФА

Платформа «Беркут». Охотское море

КОМПАНИЯ РАСПОЛАГАЕТ 46 ЛИЦЕНЗИОННЫМИ УЧАСТКАМИ С СОВОКУПНЫМ ОБЪЕМОМ РЕСУРСОВ УГЛЕВОДОРОДОВ, ПРЕВЫШАЮЩИМ 43 МЛРД ТОНН НЕФТЯНОГО ЭКВИВАЛЕНТА В АРКТИКЕ, НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ, В ЧЕРНОМ, КАСПИЙСКОМ И АЗОВСКОМ МОРЯХ НА ЮГЕ РОССИИ

Реклама

ПЕРВЫЕ В РОССИЙСКОЙ АРКТИКЕ

«Приразломная» — первый проект
по добыче нефти на арктическом
шельфе России



На правах рекламы



www.gazprom-neft.ru

СТРЕМИТЬСЯ К БОЛЬШЕМУ