

экономика региона Янао

Три кита Ямала

Власти Ямала объединили три основных инфраструктурных проекта, реализуемых в округе, в Ямало-Ненецкую опорную зону. В нее вошли морской порт Сабетта с железнодорожной инфраструктурой Бованенково — Сабетта, а также Северный широтный ход — железнодорожная магистраль длиной более 700 км. Общая сумма инвестиций в эти проекты превысит 410 млрд руб. По мнению федеральных властей, проекты опорной зоны окажут существенное влияние на развитие всей российской Арктики.

— инфраструктура —

Концепцию Ямало-Ненецкой опорной зоны в середине июня губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Кобылкин представил на заседании госкомиссии по вопросам развития Арктики. По его словам, опорная зона объединила три инфраструктурных проекта: многофункциональный морской порт Сабетта, железнодорожный коридор Бованенково—Сабетта, а также железную дорогу Северный широтный ход (СШХ). Ямальские власти включили коридор Бованенково — Сабетта и СШХ в стратегический проект «Энергия Арктики», который, по их планам, позволит решить вопросы транспортной доступности в регионе. «Совместно с наукой мы рассчитали эффект отставания инфраструктуры в советский период в 1960–80-х годах. Потери бюджета составили порядка \$200 млрд в текущих ценах. Мы не можем позволить себе перевозить оборудование, вышки ЛЭП вертолетами и самолетами. Чтобы продвинуться в Арктику, необходимы дороги. В этом мы видим приоритет дальнейшей работы и ключевую идею Ямало-Ненецкой опорной зоны в Арктике», — заявил в апреле Дмитрий Кобылкин на совещании с председателем правительства РФ Дмитрием Медведевым.

По словам главы Ямала, по итогам 2016 года 72% инвестиций в российской Арктике было вложено в проекты на Ямале, их общая сумма превысила 1 трлн руб. «Дальнейшие экономические перспективы нашего региона мы связываем с освоением шельфа, развитием портовой деятельности и Северного морского пути. Для эффективной реализации этих планов требуется создать полноценную наземную инфраструктуру», — уверен Дмитрий Кобылкин

Порт набирает обороты

На заседании госкомиссии по вопросам развития Арктики Дмитрий Кобылкин определил ключевой точкой арктической опорной зоны порт Сабетта. «В Сабетте виден „магнетизм“ арктических проектов. Именно здесь будет сформирована ключевая опорная зона всей Арктики», — отметил он.

Ранее морской порт Сабетта рассматривался как часть проекта

«Ямал СПГ» (завод по производству сжиженного природного газа) и исключительно грузовой порт для перевозки его продукции. Однако есть цель преобразовать его в многофункциональный порт. «Морской порт Сабетта мы рассматриваем намного шире, чем просто монопорт для транспортировки СПГ. Сабетта может использоваться для разного рода грузоперевозок, обеспечивая потребности соседних регионов в экспорте. Как многофункциональный терминал, открывающий всем территориям России ворота Северного морского пути в Азию, Европу и Америку. При этом экспорт и импорт происходят по самому кратчайшему, экономически эффективному и безопасному пути. Для всей страны это новые возможности раскрыть дополнительные ресурсы для достижения стратегических государственных задач в Арктике», — отмечает Дмитрий Кобылкин. Проект развития порта предусматривает строительство морского и подходящего канала, береговых объектов, системы управления движением судов. Сейчас в Сабетте завершены дноуглубительные работы, которые позволяют обеспечить заход танкеров с осадкой до 12 м, предназначенных для перевозки СПГ. Проект оценивается в 69,6 млрд руб., инвестиции Росморпорта в этот проект могут составить 30,7 млрд руб.

Результаты реконструкции заметны уже в 2017 году. Так, 28 марта в акваторию Сабетты прибыл первый в мире танкер-газовоз ледового класса Arc7 Christophe de Margerie. Танкер был назван в честь президента французского концерна Total (партнер НОВАТЭКа в проекте «Ямал СПГ») Кристофа де Маржери, который в октябре 2014 года погиб вместе с экипажем своего бизнес-джета, столкнувшегося со снегоуборочной машиной во Внуково. Судно, заправленное тестовым объемом сжиженного природного газа, завершило испытательный рейс по Северному морскому пути. Его вместимость — 172,6 тыс. куб. м СПГ. Оно способно самостоятельно преодолевать лед толщиной до 2,1 м, развивая скорость до 19,5 узлов. Теперь судно стоит на технологическом причале, который предназначен для загрузки танкеров СПГ, полученным на заводе «Ямал СПГ». Всего для проекта «Ямал СПГ» планируется привлечь еще 14 танке-

ров-газовозов, подобных Christophe de Margerie.

Порт Сабетта уже сейчас обеспечивает круглогодичную навигацию по Северному морскому пути. Как отмечают в пресс-службе Ямальской таможни, основная доля грузов, поступающих в Сабетту, ввозится в рамках реализации проекта «Ямал СПГ». В акваторию морского порта заходят морские суда, следующие из портов таких стран, как Китай, Бельгия, Германия, Египет, Корея, США, Финляндия, Испания, а также из российских морских и речных портов.

Грузооборот и товарооборот порта ежегодно увеличивается. По данным Ямальской таможни, в конце 2016 года в поселке Сабетта количество прибывших морских судов увеличилось более чем в два раза. Было оформлено 120 прибытий морских судов с грузом общим весом 505,06 тыс. т (в 2015 году — 50 прибытий, весом 459,8 тыс. т) и 100 убытий морских судов с грузом общим весом 16,9 тыс. т (в 2015 году — 59 убытий, весом 63 тыс. т). По итогам 2016 года товарооборот Сабетты (морского порта и одноименного аэропорта) увеличился почти в пять раз и составил \$5,2 млрд, грузооборот составил 355,5 тыс. т (в 2015 году — 460,2 тыс. т). В первом квартале 2017 года в порту Сабетта было зарегистрировано 15 прибытий и семь убытий зарубежных морских судов, товарооборот превысил \$1 млрд, грузооборот — 61,4 тыс. т. В рамках реализации инвестиционного проекта Сабетта отчисления в госбюджет в 2016 году превысили 1,5 млрд руб. (в 2015 году — 974,7 млн руб.). В первые три месяца 2017 года — 879,6 млн руб.

Как отмечают на Ямальской таможне, в конце 2016 года в порт Сабетта в основном ввозили товары (щебень, цемент, компоненты для строительства и оборудования завода «Ямал-СПГ»). Вывозили только временно ввезенные товары: морские суда и технику. После ввода в эксплуатацию завода по сжижению углеводородов планируется круглый год вывозить сжиженный газ. «Работа морского порта Сабетта упрощает реализацию других крупнейших производственных проектов России. В августе–сентябре 2016 года в кратчайшие сроки было доставлено сложное крупногабаритное оборудование для ООО «Тобольск-нефтехим». Груз север-

ным морским путем из Бельгии прибыл в морской порт Сабетта, откуда незамедлительно был направлен грузополучателю в Тобольск (Тюменская область)», — рассказывают на Ямальской таможне. Там добавляют, что использование Северного морского пути позволило значительно сократить время и транспортные расходы участников внешнеэкономической деятельности.

Звено инфраструктурной цепи
Связующим звеном между Северным морским путем (порт Сабетта) и Северным широтным ходом станет железнодорожный коридор Бованенково — Сабетта. В 2010 году «Газпром» уже соединил станцию Обская (крайняя точка СШХ на Северной железной дороге) с Бованенковским месторождением. Проложить железнодорожное полотно до Сабетты планируется на условиях государственно-частного партнерства с частным инвестором ООО «ВИС-трансСтрой» (входит в группу ВИС). Объем инвестиций превышает 113 млрд руб.

Протяженность железнодорожной линии необщего пользования Бованенково — Сабетта составит 170 км. По данным компании, ее пропускная способность на пятый год эксплуатации составит 7 млн т, на десятый год эксплуатации — 14 млн т. Предусмотрено также перспективное развитие, при котором пропускная способность может быть увеличена до 35 млн т в год. Предполагаемая максимальная скорость движения грузовых и пассажирских поездов составит 50 км/ч.

Соглашение между окружными властями и частным партнером было подписано в конце 2015 года и предусматривает передачу линии Бованенково — Сабетта на 21 год в собственность компании. Заместитель генерального директора группы ВИС Сергей Парсаданян рассказал portalu «РЖД-партнер», что окупаемость проекта заложена в условиях соглашения о государственно-частном партнерстве. «На этапе эксплуатации предусмотрено взимание платы за проезд по железной дороге. Это так называемый минимальный гарантированный доход частного партнера. Публичный партнер — ЯНАО несет финансовую ответственность, по условиям соглашения, в том случае, если грузооборот построенной железной дороги не достигнет прогнозных показателей. Тогда округ будет компенсировать выпадающие доходы», — рассказал он. Он добавил, что если прибыль превысит прогнозные показатели, то ее часть будет перечисляться в бюджет округа.

Сейчас «ВИС-трансСтрой» занимается рабочей документацией и инженерно-геологическими изысканиями. Начать строительство планируется в 2018 году. Завершить — в 2022 году. Компания будет осуществлять техническую и коммерческую эксплуатацию железной дороги. До конца 2036 года «ВИС-ТрансСтрой» будет собственником линии, после чего Бованенково — Сабетта на безвозмездной основе перейдет властям ЯНАО.

Ход федерального масштаба
Как отмечают в пресс-службе правительства ЯНАО, Северный широтный ход не только соединит Свердловскую и Северную железные дороги, но и даст возможность вывозить грузы с новых месторождений северных районов полуострова. Согласно проекту, СШХ станет железнодорожной магистралью общей протяженностью 707 км, которая соединит станцию Обская Северной железной дороги (СЖД) со станцией Коротчаево Свердловской железной дороги (СвЖД). Проект включает в себя железнодорожный участок Обская — Салехард, железнодорожную линию Салехард—Надым, совмещенные мостовые переходы через реки Обь и Надым, а также подлежащие достройке железнодорожные участки Надым — Пангоды, Пангоды — Новый Уренгой, Новый Уренгой — Коротчаево. Планируется, что объем перевозок по СШХ, преимущественно газового конденсата и нефтеналивных грузов, составит 23,9 млн т. Общая стоимость строительства — 236 млрд руб. Проект будет реализован с использованием концессионной схемы с привлечением средств РЖД и «Газпрома». Строительство планируется начать в 2018 году, завершить — в 2023 году.

Сроки начала строительства магистрали неоднократно откладывались на протяжении более пяти лет. Однако в конце октября 2016 года было заключено первое концессионное соглашение о совместной реализации проекта между правительством ЯНАО и ОАО РЖД. Как сообщил старший вице-президент ОАО РЖД Вадим Михайлов, доля РЖД в строительстве СШХ составит 105 млрд руб. РЖД займется реконструкцией железнодорожного полотна на участке Пангоды — Новый Уренгой — Коротчаево.

Второе необходимое для реализации проекта арктической магистрали соглашение в марте 2017 года заключили представители РЖД и «Газпрома». Согласно ему, «Газпром» построит и введет в эксплуатацию железную дорогу Надым — Пангоды протяженностью 112 км. Остальные участки СШХ — автомобильная часть моста через реку Надым (введена в эксплуатацию в сентябре 2015 года) и строительство автомобильной части моста через Обь — находятся на балансе окружного правительства.

Как следует из презентации ОАО РЖД (имеется в распоряжении „Ъ“) СШХ даст рост грузопотоков по железной дороге из северных регионов в порты Северо-Запада РФ до 25,6 млн тонн к 2025 году. По СШХ пойдут углеводородное сырье с северных месторождений и нефтепродукты местной переработки. Основную долю дадут грузы НОВАТЭКа (8,3 млн т газового конденсата), ШФЛУ и полиэтилен Новоуренгойского газохимического комплекса (НГХК), нефть и газовый конденсат «Роспана», «Геотрансгаз» и прочих.

С 2016 года власти Ямала активно продвигают на федеральном и международном уровне проект магистрали. Так, в октябре 2016 года Дмитрий Кобылкин в Рейкьявике (Исландия) на пленарном заседании IV Ассамблеи Арктического круга назвал СШХ одним из страте-

гических инвестпроектов округа. В конце января 2017 года Северный широтный ход стал главным предметом обсуждения совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации РФ.

Важную роль СШХ отмечают и другие российские северные регионы. По словам члена Совета Федерации от Архангельской области Виктора Павленко, магистраль важна для развития Архангельской области и железной дороги Белкомур (должна соединить уральские и сибирские регионы с портами Архангельска, Мурманска и Северной Европы). «Арктические территории станут транзитным регионом, а плечо транспортировки углеводородов, добываемых здесь, сократится на 20%. В состав проекта вошла реконструкция участка продолжения дороги Котлас — Коноша, что является первым шагом для продолжения проекта Белкомура», — считает он.

По мнению члена комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Вячеслава Штырова, СШХ поможет в освоении природно-ресурсного потенциала российской Арктической зоны. «Реализация проекта позволит повысить эффективность логистики вывоза углеводородного сырья, снизить транспортные издержки грузоотправителей, оптимизировать загрузку существующих участков железнодорожной сети и способствовать снятию инфраструктурных ограничений развития региона», — подчеркнул он. Значение проекта для российской экономики отмечал и Владимир Путин на ежегодной пресс-конференции в конце 2016 года. «Это хороший, очень нужный для экономики страны проект, потому что будет диверсифицировать нашу транспортную систему, разгружать Трансисб», — сказал он. Президент Путин отметил, что уверен в том, что проект СШХ состоится и, по его мнению, «чем раньше — тем лучше».

Все к морскому пути

По мнению главы Ямала, реализация проектов опорной зоны должны привести к увеличению объема транспортировки грузов по Северному морскому пути до 70 млн т в год. «Мы уже «разогрели» Северный морской путь. Заводы «Ямал СПГ» и будущий «Арктик СПГ» на Гыдане, а также транспортировка нефти из Нового порта позволят довести грузопоток по Северному морскому пути до 70 млн т в год. И это не предел», — уверен Дмитрий Кобылкин.

«С экономической точки зрения чрезвычайно важно: если климат будет меняться, и будет сохраняться тенденция к глобальному потеплению, значит, период навигации в Арктической зоне будет увеличен, а это, в свою очередь, означает, что Северный морской путь будет использоваться гораздо интенсивнее, чем сейчас. Нам нужно обеспечить совершенно точно использование этих маршрутов, хозяйственную деятельность на этих территориях, обеспечить свой суверенитет над этими территориями», — заявил Владимир Путин в ходе последней прямой линии с населением.

Ольга Кураева



Крупнейшие газовые месторождения ЯНАО		
1. Уренгойское нефтегазоконденсатное месторождение Расположение: 450 км к востоку от Салехарда (ЯНАО) Открыто в 1966 году Начало добычи: 1978 год Начальные запасы газа (C1 + C2) составляли 10,9 трлн куб. м В конце 2015 года добыто более 6,7 трлн куб. м газа Оператор проекта — ООО «Газпром добыча Уренгой»	Проектная мощность — 130 млрд куб. м газа в год (выведено на него в 2013 году). Оператор — ООО «Газпром добыча Ямбург»	
2. Бованенковское месторождение Расположение: 40 км от побережья Карского моря, в нижнем течении рек Се-Яха, Мордыяха и Надуй-Яха Открыто в 1971 году Начало добычи: 2012 год По предварительной оценке, запасы газа — 4,9 трлн куб. м Проектный уровень добычи газа — 115 млрд куб. м в год. В перспективе — 140 млрд куб. м Оператор — ООО «Газпром добыча Надым»	4. Южно-Русское месторождение Расположение: Красноселькупский район ЯНАО Открыто в 1969 году Начало эксплуатации: 2007 год Запасы (категории ABC1 + C2) — более 1 трлн куб. м газа, более 50 млн тонн нефти и газового конденсата Проектная мощность — 25 млрд куб. м газа в год Оператор проекта — ОАО «Севернефтегазпром», акционерами которого являются ПАО «Газпром» (доля участия — 40%), а также дочерние структуры BASF SE (Wintershall Holding GmbH — 35%) и E.ON SE (Uniper Exploration & Production GmbH — 25%)	
3. Заполярное нефтегазоконденсатное месторождение Расположение: южная часть Тазовского района ЯНАО, 220 км от Нового Уренгоя. Открыто в 1965 году Начало добычи: 2001 год Начальные запасы (категории C1 + C2) — более 3,5 трлн куб. м газа, около 80 млн т газового конденсата и нефти (извлекаемые)	5. Юрхаровское нефтегазоконденсатное месторождение Расположение: западная часть месторождения находится на Тазовском полуострове, центральная и восточная части расположены в бассейне Тазовской губы Открыто в 1970 году Начало добычи: 2003 год Доказанные запасы газа (SEC) — 258 млрд куб. м Доказанные запасы жидких углеводородов (SEC) — 11 млн т Проектная мощность — 36,5 млрд куб. м газа в год Оператор проекта ООО «НОВАТЭК-Юрхаровнефтегаз» Источник: сайты ПАО «Газпром» и ПАО НОВАТЭК	
В стадии разведки находится крупнейшее Южно-Тамбейское месторождение (НОВАТЭК). Расположение: северо-восток полуострова Ямал	Открыто в 1974 году Статус: на стадии разведки (лицензия до 2045 года) Доказанные запасы (PRMS) — 926 млрд куб. м газа, 30 млн т жидких углеводородов	Проектная мощность — 27 млрд куб. м газа в год Оператор проекта — ОАО «Ямал СПГ»