



Мы пойдём на север

«Роснефть» и «Нефтегазхолдинг» хотят создать в Арктике новый добывающий кластер и помочь загрузке Севморпути

ВИКТОР ПРУСАКОВ

Журналист

Согласно озвученным ранее планам, в середине 2020 года должен вступить в силу пакет законов, предполагающих комплекс налоговых стимулов для инвесторов в Арктическую зону. Один из главных проектов, на который в значительной мере ориентированы грядущие изменения в законодательстве, – «Восток Ойл». Он включает месторождения «Роснефти», в частности активно разрабатываемый Ванкорский кластер, и «Нефтегазхолдинга» на севере Красноярского края. Проект призван способствовать решению задач, объявленных стратегическими для страны, – освоению Арктики и развитию Северного морского пути. Технические сложности и высокая стоимость работ могут быть компенсированы налоговыми стимулами, а также синергией от комплексного освоения новых территорий.

По данным Минприроды, разведанные запасы российской Арктической зоны составляют 7,3 млрд тонн нефти и более 50 трлн м³ природного газа. Суммарные извлекаемые ресурсы российской Арктики оцениваются в 106 млрд тонн н.э.

Разговоры о необходимости освоения этих богатств ведутся давно, но разговорами дело, как правило, и ограничивалось. Тем более после ввода западных санкций, осложнивших российским компаниям доступ к передовым шельфовым технологиям. Многие эксперты склонялись к мысли (некоторые склоняются и сейчас), что в нынешней геополитической ситуации и при текущих ценах на нефть

освоение Арктики надо отложить на потом, сосредоточившись на повышении эффективности добычи в традиционных регионах и разработке ТРИЗ.

Однако, как отмечает директор ИМЭМО РАН Федор Войтоловский, «сейчас есть понимание того, что Арктика – это ресурс глобальной конкурентоспособности страны на будущее, причем понимание на уровне руководства страны». «Естественно, – продолжает эксперт, – всегда есть скептики, которые говорят о текущей цене и о возможном прогнозе цены на нефть. Но очень важно, вырабатывая государственную политику по развитию арктических месторождений, по формированию инфраструктуры, учи-

тывать, что это не вопрос сегодняшнего дня. Это вопрос стратегический. И те же американцы прекрасно понимают, что на долгосрочную перспективу именно арктические месторождения станут одним из ресурсов конкурентоспособности России как мирового производителя нефти и газа».

«Арктика – это один из важнейших неразработанных, нетронутых резервуаров углеводородов, – отмечает заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. – Понятно, что это регион очень сложный для добычи и транспортировки углеводородного сырья. Но вариантов нет. Следует напомнить, что в свое время, когда в Западной Сибири начиналась разработка гигантских нефтегазовых месторождений, этот регион также считался крайне сложным, потребовал колоссальных инвестиций, но тем не менее был освоен. И, откровенно говоря, страна до сих пор живет на тех самых инвестициях, которые были сделаны в 50–70-е годы во время освоения Западной Сибири. Точно таким же образом, инвестируя сейчас в Арктику, мы обеспечиваем будущее страны, может быть, на 50–60, а то и 100 лет вперед. Потому что нефтегазовые месторождения в арктической зоне гигантские, и это достояние, которое необходимо не только для России – понятно, что для России прежде всего, – но это достояние, которое будет востребовано во всем мире. Потому что на самом деле, углеводородное сырье истощается, при этом весь мир и вся мировая энергетика все равно будут нуждаться в углеводородном сырье, несмотря на развитие «зеленой энергетики» и возобновляемых источников. Так что Арктика необычайно важна с этой точки зрения».

В арктических и субарктических широтах в рабочем порядке стартовал ряд проектов-первопроходцев, показавших, что освоение углеводородных запасов региона постепенно переходит в практическую плоскость. Так, в конце 2013 года на Приразломном месторождении в Печорском море «Газпром нефть» запустила первый и пока единственный в стране проект по добыче нефти на арктическом шельфе. В 2016-м та же «Газпром нефть» ввела в строй перевалочный терминал «Ворота Арктики» в Обской губе и начала через него круглогодичную отгрузку нефти Новопортовского месторождения на Ямале. Еще более наглядными стали успехи НОВАТЭКа, который с конца 2017 года построил три очереди завода «Ямал СПГ», наращивает поставки сжиженного газа по Северному морскому пути и планирует запуск следующих арктических СПГ-проектов.

Масштабные работы по освоению арктического шельфа ведет «Роснефть». С 2012-го по 2018 год выполнен беспрецедентный объем комплексных геолого-геофизических исследований. В их числе 144 тыс. погонных км сейсморазведочных работ 2D, более 23 тыс. км² сейсморазведочных работ 3D, 655 тыс. км² аэрогравиметрической разведки, проведено 12 геологических экспедиций. Только в полевой сезон 2017 года исследованиями было охвачено около 1 млн км² арктического шельфа, что составляет четвертую часть перспективных акваторий. Было уточнено строение более 130 локальных перспективных структур, в том числе выявлено более 10 новых объектов и подготовлено к поисково-разведочному бурению 11 структур. В 2014 году «Роснефть» открыла

месторождение Победа в Карском море. Его суммарные извлекаемые запасы составляют порядка 130 млн тонн нефти и 500 млрд м³ газа. Открытие Победы подтвердило прогноз ученых о высоких перспективах нефтеносности Южно-Карского региона. В этом регионе «Роснефть» обнаружила более 30 структур, ресурсная база которых оценивается в 13 млрд тонн н.э. По оценкам экспертов, Карская провинция по объему ресурсов превосходит такие нефтегазоносные провинции, как Мексиканский залив и арктический шельф Аляски и Канады.

Одним из главных событий 2017–2018 годов стало открытие месторождения на Хатангском участке в акватории моря Лаптевых, где «Роснефть» успешно пробурила скважину «Центрально-Ольгинская-1». Значимость этого проекта подчеркнул Президент РФ Владимир Путин. «Фактически начинается работа по целой нефтегазоносной провинции, – заявил он, – которая, даже по предварительным данным, содержит миллионы тонн условного топлива». Ученые полагают, что в зоне моря Лаптевых находится до 9,5 млрд тонн геологических запасов. Скважина «Центрально-Ольгинская-1», пробуренная с берега полуострова Хара-Тумус, подтвердила факт открытия месторождения с извлекаемыми запасами (по категориям С₁+С₂) более 80 млн тонн нефти. Полученный результат позволил компании «Роснефть» считаться первооткрывателем месторождений на шельфе Восточной Арктики.

НЕФТЬ ДЛЯ СМП

Поскольку Севморпуть почти вдвое короче традиционных маршрутов экспорта углеводородов на привлекательный рынок АТР, его развитие было объявлено одной из ключевых задач освоения Арктики. Согласно майскому указу Владимира Путина, к 2024 году грузопоток по СМП должен вырасти до 80 млн тонн в год.

Задача оказалась непростой. Как сообщал осенью 2018 года замглавы Росатома, руководитель дирекции Севморпути Вячеслав Рукша, для достижения указанного уровня у потенциальных пользователей маршрута не хватает около 20 млн тонн грузов. Прогнозы по загрузке СМП, представленные профильными ведомствами, вызывали сомнение экспертов (см. «Опять потемкинские деревни?»).

Срочно требовался проект-локомотив, который наряду с новатэксовскими «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2» обеспечил бы Севморпути необходимый объем грузопотока. Такой проект не мог не появиться, и, что неудивительно, был выдвинут главной нефтяной компанией страны. «Роснефть» совместно с «Нефтегазхолдингом» (НГХ) предложила создать инфраструктуру для поставок по СМП нефти с их северных месторождений. Речь идет о прокладке 600-километрового нефтепровода от Ванкорского кластера «Роснефти» через Пайяхскую группу месторождений НГХ на Таймыре до бухты Север, где будет построен нефтеналивной терминал. Предполагается, что к 2024 году через него будет отгружаться 20 млн тонн северной нефти в год. Часть объемов планируется отправлять на танкерах в страны АТР через Берингов пролив (см. «Участки «Роснефти» и НГХ на севере Красноярского края»).

ОПЯТЬ ПОТЕМКИНСКИЕ ДЕРЕВНИ?

Согласно обнародованному прошлым летом прогнозу Минтранса, который был подготовлен до того, как была озвучена инициатива «Роснефти» и НГХ, грузооборот Северного морского пути и так должен был вырасти с 17 млн тонн в 2018 году до 80 млн к 2024-му, что почти вдвое превысит уровень предыдущего года (45 млн тонн). Однако директор компании «Гекон» Михаил Григорьев назвал нереальным столь резкий рост грузооборота (на 35 млн тонн) всего за один год. «Это подгонка под объемы майского указа Владимира Путина», – заявил Григорьев РБК.

Со своей стороны, Минприроды предполагало, что по итогам 2019 года по СМП будет поставлено 30 млн тонн, в 2021-м, 2023-м и в 2024-м – соответственно 37 млн, 58 млн и 82 млн тонн. Эти объемы должны быть обеспечены за счет СПГ-заводов НОВАТЭКа на Ямале и Гыдане (47 млн тонн к 2024 году), добычи конденсата «Газпромом» и НОВАТЭКом, Новопортовского проекта «Газпром нефти» (7 млн тонн), Пайяхского месторождения (5 млн тонн), а также проектов по добыче угля.

Эти расчеты также вызывают сомнения экспертов и участников рынка. Как сообщал заместитель гендиректора «Росатома» Вячеслав Рукша, проект компании «Востокуголь» по добыче на Таймыре к 2024 году 19 млн тонн угля может быть отложен на год. Кроме того, у предприятий угольной отрасли нет флота ледового класса для вывоза грузов в зимний период.

По словам Игоря Сечина, главы «Роснефти», после реализации первой очереди проекта, получившего название «Восток Ойл», его добыча может составить 50 млн тонн в год, после второй – 100 млн тонн. Легкая и малосернистая нефть месторождений, входящих в проект, превосходит по качеству как Brent, так и поставляемый по ВСТО сорт ESPO. Предполагается, что реализация проекта позволит создать в Арктике новую нефтегазовую провинцию, попутно загрузив и Севморпуть, и целый ряд смежных промышленных отраслей. По оценкам KPMG, мультипликативный эффект составит 30 трлн рублей до 2038 года. Эксперты считают реальным увеличение рабочих мест до 30 тыс. в течение 10 лет.

По словам замминистра энергетики Павла Сорокина, в случае подтверждения запасов затраты на реализацию «Восток Ойл» могут составить до 10 трлн рублей. Более 5 трлн планируется инвестировать непосредственно в добычу. Кроме того, в регионе, где отсутствует всякая инфраструктура, предстоит построить 5,5 тыс. км трубопроводов, автодороги, линии электропередачи, морской порт.

Углеводородный потенциал нового проекта «Роснефть» оценивает в 37 млрд барр н.э. «Восток Ойл» обладает масштабной ресурсной базой, – заявил Игорь Сечин на встрече с индийскими партнерами. – В перспективе здесь будет создан новый кластер мирового уровня».

«Восток Ойл» включает ресурсную базу крупнейших месторождений Ванкорского кластера (Ванкорского, Сузунского, Тагульского и Лодочного), а также перспективных нефтеносных площадок на севере Красноярского края, таких как Пайяхская группа месторождений и Западно-Иркинский участок. В «Роснефти» отмечают, что «кластерный подход к освоению этих месторождений позволит максимально эффективно реализовать их добычный потенциал и обеспечит значительную синергию».

НОВЫЕ ВВОДНЫЕ

Идея направить на север нефть новых месторождений Красноярского края не нова. Приступая к освоению

Ванкора, «Роснефть» изначально склонялась именно к такому варианту – со строительством трубы до порта Диксон. Однако в тот момент государственным приоритетом считался нефтепровод ВСТО, главной сырьевой базой которого должен был стать именно Ванкор.

Спустя полтора десятилетия северный вариант, благодаря ряду обстоятельств, вновь обрел актуальность. В 2013 году после покупки ТНК-ВР «Роснефть» стала недропользователем соседних с Ванкором месторождений, прежде всего Сузунского, Тагульского и Лодочного, с суммарными извлекаемыми запасами более 400 млн тонн нефти и конденсата.

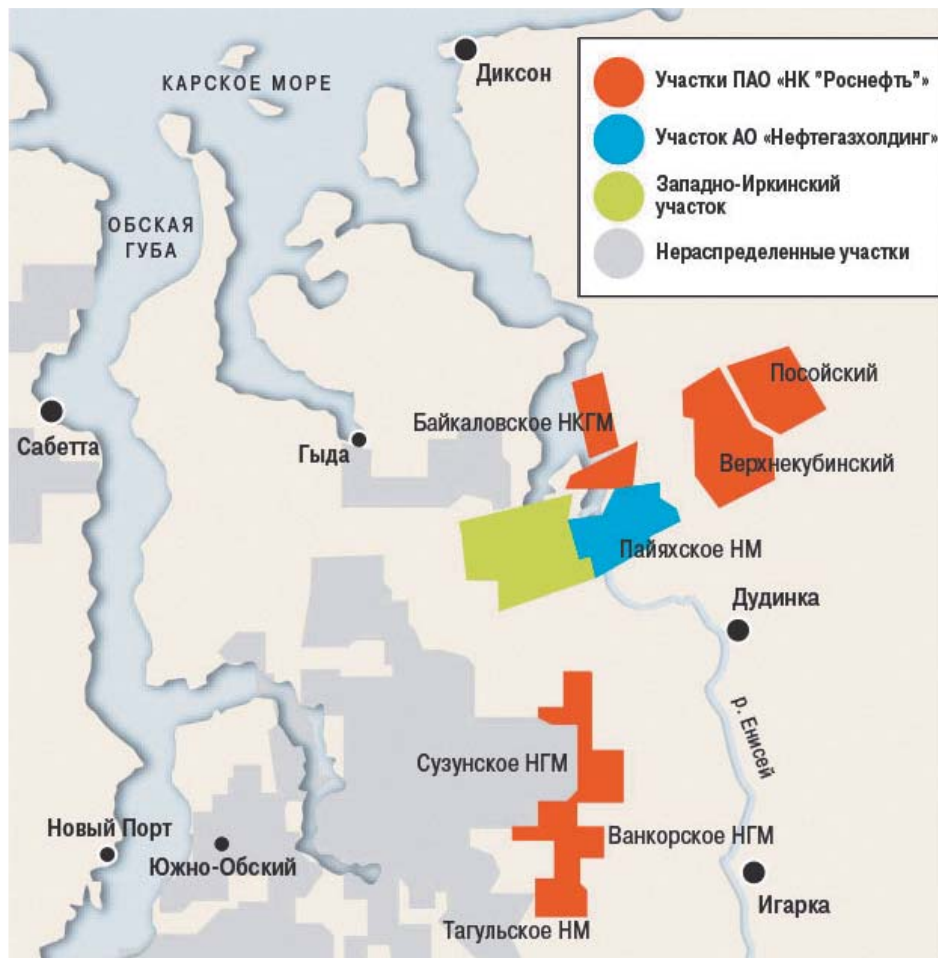
Осваивать новые активы было решено на базе уже созданной в регионе инфраструктуры. По оценкам «Роснефти», кластерный подход к освоению месторождений должен дать значительный синергетический эффект.

Осенью 2016 года было введено в эксплуатацию Сузунское месторождение, где на пике планируется добыть 5,2 млн тонн нефти в год. В конце 2018-го началась промышленная добыча на Тагульском, самом крупном по запасам в регионе после Ванкора. В 2022 году его планируется вывести на полку добычи – более чем 4,5 млн тонн в год. Расчет «Роснефти» оказался верным: запуск новых месторождений кластера позволил компании частично компенсировать начавшееся снижение добычи на главном месторождении региона (см. «Добыча нефти и конденсата на месторождениях Ванкорского кластера»).

Сегодня готовится к промышленному запуску Лодочное месторождение, где, по ранее озвученным планам, пиковая добыча превысит 2 млн тонн в год.

К началу прошлого года совокупные извлекаемые запасы Ванкорской группы составляли около 750 млн тонн жидких углеводородов и почти 500 млрд м³ газа (см. «Текущие извлекаемые запасы месторождений Ванкорского кластера»). Эта солидная ресурсная база сегодня позволяет «Роснефти» рассматривать Ванкорский кластер как часть еще более масштабного арктического проекта.

УЧАСТКИ «РОСНЕФТИ» И НГХ НА СЕВЕРЕ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ



Источник: Роснедра

ПРОБИЛ ЧАС ПАЙЯХИ?

Еще более значимым фактором стало включение в периметр «Восток Ойл» Пайяхской группы месторождений на Таймыре. Это крупнейший актив «Нефтегазхолдинга», принадлежащего экс-президенту «Роснефти» Эдуарду Худайнатову. В 2013 году НГХ (тогда – Независимая нефтяная компания) приобрела ОАО «Пайяха», владевшее лицензиями на Пайяхское и Северо-Пайяхское месторождения с общими запасами 58,9 млн тонн. Годом позже в состав проекта вошли близлежащие Песчаный и Иркинский участки.

До недавнего времени освоение Пайяхи продвигалось медленно – летом 2016-го Худайнатов говорил, что проект отложен на год из-за проблем с финансированием. Первый этап проекта НГХ оценивал в \$5 млрд, общий объем необходимых инвестиций, по мнению аналитиков, может достичь \$20 млрд. Попытки компании как привлечь инвесторов, в том числе из Китая и Катара, так и получить средства из Фонда национального благосостояния (ФНБ) завершились безрезультатно.

Первые сообщения о планах Сечина и Худайнатова по созданию единого арктического нефтетранспортного маршрута появились в начале 2019 года. Думается, не случайно минувший год стал для Пайяхи во многом определяющим. В марте правительство Красноярского края и НГХ подписали соглашение о сотрудничестве в реализации инвестпроекта «Разработка и обустройство группы Пайяхских месторождений и строительство морского терминала "Порт бухта Север"». Эти работы считаются частью продвигаемого губернатором Александром Уссом комплексного инвестиционного проекта «Енисейская Сибирь».

В июне Госкомиссия по запасам полезных ископаемых утвердила извлекаемые запасы Пайяхи в объеме 1,2 млрд тонн нефти. Большинство экспертов считают, что эта оценка предварительная и требует подтверждения. Поскольку до недавнего времени на Пайяхских месторождениях было пробурено лишь 11 скважин, две трети от общих запасов проекта было одобрено в основном по итогам сейсмозаземки.

Как бы то ни было, столь значительных объемов в последние годы в России на баланс не ставилось. Несомненно, сам этот факт повышает значимость Пайяхи в глазах и профильных чиновников, и потенциальных инвесторов.

Тогда же, в июне, на Пайяхском месторождении началось бурение. До конца прошлого года здесь планировалось завершить строительство трех разведочных и двух эксплуатационных скважин с горизонтальным окончанием 1 тыс. метров. «Это позволит нам уточнить систему разработки и подобрать оптимальные технологические решения», – заявил вице-президент по геологии и разработке месторождений АО «Нефтегазхолдинг» Андрей Поляков.

Запасы Пайяхи относятся к трудноизвлекаемым из-за невысокой пористости пластов и низкой проницаемости коллекторов. В течение следующих шести лет на месторождении запланировано бурение 25 разведочных скважин и проведение почти 2 тыс. км² 3D-сейсмки. Ввод в эксплуатацию Пайяхского месторождения планируется на 2024 год. Первоначальная полка добычи должна составить 26 млн тонн нефти в год с последующим увеличением до 50 млн.

«ВОСТОК ОЙЛ» РАСТЕТ НА ГЛАЗАХ

Таймыр, который в перспективе должен стать ключевой ресурсной базой проекта «Восток Ойл», до недавнего времени оставался для нефтяников терра инкогнита. «Роснефть» сегодня пытается наверстать упущенное. В прошлом году она за 402,7 млн рублей приобрела лицензию на Западно-Иркинский участок, в пределах которого находится часть Пайяхского месторождения. Компания Сечина была единственной, соответствовавшей условиям конкурса на участок, и получила его без торгов – факт, свидетельствующий о том, что «Восток Ойл» сегодня входит и в число государственных приоритетов.

Вероятные запасы Западно-Иркинского – 500 млн тонн у.т. Ряд экспертов, ссылаясь на слабую изученность Западно-Иркинского, считают, что его разработка начнется не раньше 2026–2027 годов.

В декабре 2019 года «Роснефть» сделала новые приобретения на Таймыре, выиграв аукцион на Мезенинский, Северо-Джангодский и Янгодский участки. Компания заплатила за них 6,1 млрд рублей, победив в ожесточенной борьбе «Сургутнефтегаз» и Красноярскую НГК. «Роснефть» объяснила победу, в том числе, наличием у нее «максимальных возможностей для синергии и наиболее эффективной схемы развития участков».

По оценкам Госкомиссии по запасам, совокупный ресурсный потенциал участков составляет 7,2 млн тонн нефти и 73,6 млрд м³ газа. Оценка «Роснефти», которая базируется «на результатах ГРП в данном регионе, в том числе на смежных лицензионных участках», куда внушительнее: 177 млн тонн и 448 млрд м³, соответственно.

«У «Роснефти», скорее всего, уточненные данные по ресурсам, и компания рассчитывает на увеличение запасов по итогам разведки, – объясняет аналитик Raiffeisenbank Андрей Полищук. – Если исходить из оценки ресурсов

«Роснефти», то за баррель нефтяного эквивалента она заплатит \$0,02, что дешево».

В результате новых приобретений ресурсный потенциал проекта «Восток Ойл», безусловно, возрастет.

PRO ET CONTRA

Но насколько целесообразно нефтяникам поставлять северную нефть к Севморпути? Мнения на этот счет разнятся. Некоторые аналитики считают, что при использовании танкеров ледового класса транспортировка нефти «Восток Ойл» в страны АТР по этому маршруту вдвое дешевле нынешнего варианта (по трубе Ванкор – Пурле и далее по ВСТО до дальневосточного порта Козьмино).

«В числе ключевых преимуществ транспортировки морем – минимизация рисков потерь при транспортировке сырья по сравнению с трубопроводными поставками и возможность обеспечить сохранение качества нефти. Учитывая последний инцидент с нефтепроводом «Дружба», это весомый аргумент», – отмечает Рустам Танкаев, ведущий эксперт Союза нефтегазопромышленников РФ. По его словам, высокое качество сырья «Восток Ойл» и гарантия его стабильности позволит «Роснефти» реализовывать нефть со значительной премией по отношению к нефти сорта Brent.

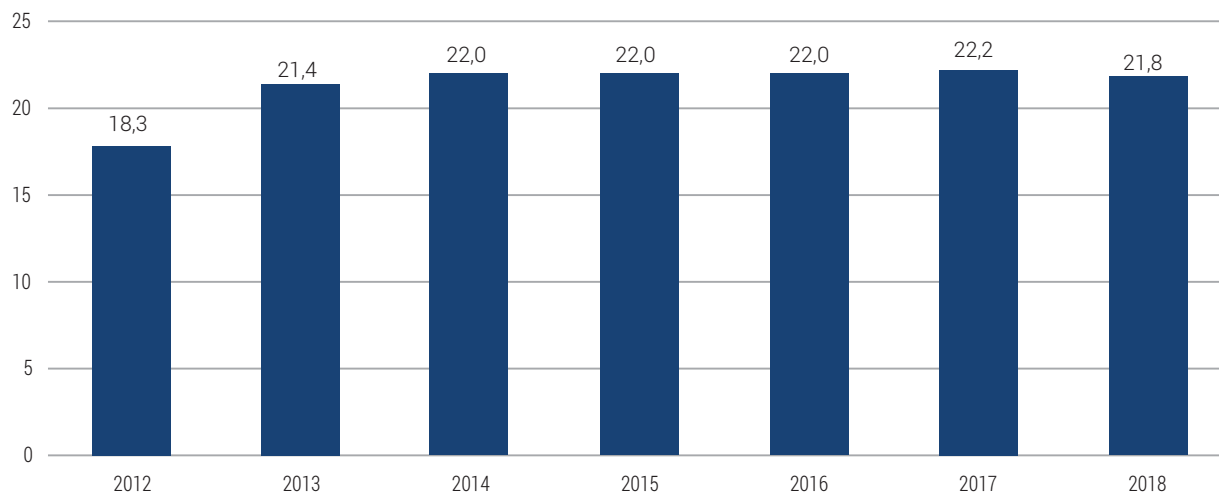
«Транснефть», судя по официальным высказываниям, смотрит на вопрос философски и готова конкурировать с новым направлением. «Если «Роснефть» считает, что поставлять нефть по Севморпути будет экономически более выгодно, то это ее право», – говорил журналистам советник главы трубопроводной монополии Игорь Демин.

Отметим, что вопрос о танкерах, способных работать в суровых условиях Арктики, далеко не второстепенный: из-за нехватки этих судов НОВАТЭКу приходилось искусственно притормаживать расширение «Ямала СПГ». В 2017-м и 2018 году «Роснефть» подписала с дальневосточной верфью «Звезда» договоры на строительство 12 танкеров-челноков усиленного ледового класса (Arc6 – Arc7) для вывоза нефти с ее арктических месторождений. Кроме того, в 2017 году «Роснефтефлот», ССК «Звезда» и «Таймырнефтегаз» (ныне входит в НГХ) договорились о строительстве еще 10 танкеров Arc7. Их планируется использовать для вывоза нефти Пайяхи из устья Енисея и перевозки по СМП как в западном, так в восточном направлениях.

«Роснефть» считает близость к Северному морскому пути дополнительным конкурентным преимуществом проекта. «Использование этого уникального транспортного коридора, – говорят в компании, – открывает возможность поставок сырья с месторождений «Восток Ойл» сразу в двух направлениях: на европейские и азиатские рынки. Транспортировка нефти будет осуществляться танкерами ледового класса Arc7 при частичном сопровождении ледоколами с последующей перевалкой на типовые нефтяные танкеры». По словам Игоря Сечина, с учетом больших объемов добычи в рамках проекта «Восток Ойл» целесообразно использование собственного флота. Это гарантирует своевременную транспортировку и нивелирует зависимость от ставок фрахта на рынке».

ДОБЫЧА НЕФТИ И КОНДЕНСАТА НА МЕСТОРОЖДЕНИЯХ ВАНКОРСКОГО КЛАСТЕРА

МЛН Т



Источник: «Роснефть»

Важнейшую роль в создании современного ледового и танкерного флота в России играет судовой верфь «Звезда» – первый центр высокотехнологичного судостроения в России и одна из ведущих верфей в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Технологические возможности судовой верфи позволяют строить все существующие и перспективные виды судов, в том числе высокотехнологичные атомные ледоколы, танкеры, газовозы, крупнотоннажные суда, морские буровые, разведочные и добычные платформы, корабли и суда обслуживающего флота, в первую очередь, ледового класса. В настоящее время на верфи строится восемь судов: четыре судна снабжения и четыре танкера класса Афрамекс (головное судно будет сдано в эксплуатацию уже в ближайшее время).

«Северный морской путь, – уверяет заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко, – можно сделать экономически выгодным, доступным для перевозчиков маршрутом. Для этого потребуются специальные суда гигантского водоизмещения. Прежде всего, речь идет о высокотехнологичных газовозах и танкерах ледового класса. Кроме как на судовой верфи «Звезда», строить крупнотоннажные суда в России больше нигде. У нас просто нет других таких судостроительных мощностей. Для реализации проекта «Восток-Ойл» помимо сверхгазовозов и танкеров понадобятся также платформы, суда обеспечения, вертолетная техника, вся наземная инфраструктура. И важно иметь в виду, что это не просто инвестиции в сырье, в углеводороды. Это – инвестиции в реальные инновации, потому что и транспортная, и добычная инфраструктура проекта потребуют высокотехнологичных разработок, которые будут способствовать развитию судостроения, машиностроения, металлургии, химической и других отраслей промышленности».

«Предполагается, что на «Звезде» будет построено 200 плавсредств, – говорит директор «ИнфоТЭК-Терминал» Рустам Танкаев. – Это не только суда, но и платформы для бурения и эксплуатации месторождений в арктической зоне. Это самые технологически сложные и абсолютно не освоенные другими нашими верфями виды морской техники. Фактически для освоения Арктики необходимо создание новой отрасли промышленности – тяжелого судостроения, и базой для нее станет «Звезда». «Звезда» – это далеко не только верфь, но в будущем и металлургический комбинат, и транспортная инфраструктура, и мощности по строительству и эксплуатации атомных реакторов (напомню, что на «Звезде» будут строиться атомные ледоколы следующего поколения – поколения «Лидер»».

ГОСУДАРСТВО СВОИХ НЕ БРОСАЕТ

Участники рынка и независимые эксперты едины во мнении, что как загрузка Севморпути, так и полномасштабное освоение Арктики невозможны без господдержки. «Это, прежде всего, касается налоговых, регуляторных условий, обеспечения гарантированной стабильности этих проектов на весь период их жизнедеятельности. Принимая решение, мы должны быть уверены, что на весь период жизни до 30, а порой и до 50 лет не будут меняться основные правила игры. И это будет условием привлечения дополнительных инвесторов, особенно внешних инвесторов», – говорил Игорь Сечин на встрече с Владимиром Путиным весной прошлого года.

Призыву вняли в высших эшелонах власти. Прошлой осенью после долгих споров и разногласий Минфин, Минэнерго и Минвостокразвития договорились о льготах для инвесторов в Арктической зоне. Как сообщалось, в I квартале

ТЕКУЩИЕ ИЗВЛЕКАЕМЫЕ ЗАПАСЫ МЕСТОРОЖДЕНИЙ ВАНКОРСКОГО КЛАСТЕРА ПО КАТЕГОРИИ АВ₁+В₂ НА 01.01.2019

	Ванкорское*	Сузунское	Тагульское	Лодочное
Жидкие УВ, млн т	311	51	296	89
Газ, млрд м ³	115	37	251	81

* По категории АВ₁+В₂

Источник: «Роснефть»

2020 года пакет этих законопроектов должен быть внесен в Госдуму, а с июля вступить в силу. Учитывая стратегический характер документа, можно надеяться, что январская отставка правительства не слишком осложнит его судьбу.

Решено, в частности, что для новых арктических месторождений нефти на суше будет создана новая, пятая группа по налогу на добавленный доход (НДД). В ее рамках НДПИ обнуляется на 12 лет с момента достижения выработанности запасов в 1%, после чего в течение пяти лет поэтапно увеличивается до 100%, при этом НДД, как обычно, платится с финансового результата.

Как отмечал Павел Сорокин, такие преференции наряду с налоговым вычетом на строительство инфраструктуры (он будет предоставляться только при цене нефти выше заложенной в бюджет) обеспечат рентабельность проектов на Таймыре даже при цене нефти \$35–40/барр.

«Чтобы у российской нефтяной отрасли были преимущества в конкурентной борьбе на мировых рынках, ей необходимо обеспечить государственное стимулирование», – отмечает директор Центра политической информации Алексей Мухин. – Без стимулов не будет инвестиций, а наиболее перспективные проекты требуют огромных капиталовложений. Речь об арктических месторождениях с прямым каналом сбыта по Северному морскому пути и колоссальной ресурсной базой. Российские нефтяники давно уже связывают большие надежды с этими циклопическими месторождениями, однако следует понимать, что без привлекательного и предсказуемого налогового режима инвесторов им не найти. Ведь добыча в Арктике – это не только буровые установки и промышленные объекты, это морские терминалы, резервуарные парки, аэродромы, автодороги, ледоколы, нефтетанкеры и газовозы ледового класса – сложная и очень дорогая инфраструктура и техника. К тому же нельзя забывать, что в Арктике добиться приемлемого уровня доходности на вложенный капитал можно лишь в рамках интегрированных проектов с длинным жизненным циклом. Такие проекты, повторюсь, требуют колоссальных инвестиций и серьезной государственной поддержки». «Без государственного стимулирования, предполагающего создание особых фискальных условий, компании не смогут обеспечить необходимый для арктических проектов объем инвестиций», – подчеркивает старший

аналитик «БКС Премьер» Сергей Суверов. – А это ставит под угрозу выполнение задачи президента по достижению до 2024 года показателя в 80 млн тонн грузопотока по Северному морскому пути. Только в случае создания максимально комфортного налогового режима, в том числе введения нулевой ставки НДПИ для проектов по добыче углеводородов в Арктической зоне и интегрированных с ними проектов-доноров, Россия сможет приступить к полномасштабному освоению месторождений в Арктике. Это, в свою очередь, будет иметь значительный мультипликативный эффект для национальной экономики».

«Источником финансирования новых проектов в Арктике могли бы стать успешные действующие проекты, входящие с ними в единый кластер, – говорит управляющий партнер аналитического агентства WMT Consult Екатерина Косарева. – Очевидно, что от таких проектов-доноров потребуются колоссальные капложения в инфраструктуру и проведение геологических работ, необходимых для освоения новых месторождений. Очевидно также, что эти затраты можно компенсировать с помощью льготной ставки НДПИ».

«В случае с Ванкорским кластером и формирующимся на его основе арктическим сверхкластером, который будет создан в рамках проекта «Восток Ойл», – поясняет директор ИнфоТЭК Терминал Рустам Танкаев, – работает единый хозяйственный комплекс. Этот комплекс далеко не полностью расположен за полярным кругом, но это – единый механизм, единый экономический организм, который нельзя разрывать. И в отношении этого комплекса в целом должны действовать условия хозяйственной деятельности, характерные именно для арктического региона».

«Даже сам внешний вид арктических малых городов, таких как Тикси, Диксон, очень показателен, – продолжает Танкаев. – Они фактически находятся в разрушенном состоянии. Реальное же восстановление арктической инфраструктуры возможно только в том случае, если система налогообложения будет приведена в соответствие с условиями хозяйственной деятельности. Если с нефтяников начнут брать налоги с момента начала строительства, то они никогда ничего не построят, это совершенно очевидно. Добычные проекты в Арктике требуют сложнейших, зачастую революционных и крайне затратных технологических решений. Когда вы

строите базу на Марсе, то рассчитывать на то, что вы при этом еще и будете платить какие-то налоги, по меньшей мере наивно, если не сказать глупо. Только если создать предсказуемые и неизменные налоговые и регуляторные условия, начнется реальное современное освоение Арктики, которое может дать гигантские прибыли нашей стране».

Вице-премьер Юрий Трутнев заявлял, что при текущих ценах в \$60 доходность арктических проектов в течение 10 лет возрастет с 10–12% до 20–22%. По словам Трутнева, экономический эффект от преференций инвесторы почувствуют уже через два-три года.

Инвесторы, похоже, чувствуют его уже сейчас. В середине января министр нефти и газа Индии Дхармендра Прадхан сообщил, что его страна приняла решение об участии в проекте «Восток Ойл». Индийцы, владеющие миноритарными долями в дочках «Роснефти» «Ванкорнефть» и «Таас-Юрх» Нефтегазодобыча, считались одними из наиболее вероятных партнеров госкомпании в Арктике.

В декабре 2019-го Сечин предлагал войти в «Восток Ойл» госкорпорации Jогтес и другим японским компаниям. Кроме того, около года назад СМИ сообщали о предложении Эдуарда Худайнатова британской ВР приобрести долю в Пайяхском проекте. При этом всем было понятно, что до решения вопроса с арктическими стимулами до конкретных договоренностей дело не дойдет. Теперь переговоры с новыми потенциальными соинвесторами, возможно, станут более продуктивными.

ТУМАН НАД ТАЙМЫРОМ

Возникает еще один, чисто практический, вопрос: способны ли новые арктические проекты обеспечить к 2024 году необходимые 20 млн тонн для полной загрузки Севморпути? Судя по всему, способны. Как видно из вышесказанного, на соседних с Ванкором месторождениях (Сузунском, Тагульском и Лодочном) в скором времени можно будет получать более 10 млн тонн нефти в год. На Пайяхском на первых порах добыча, скорее всего, не превысит (еще более вероятно – не достигнет) 5 млн тонн. Недостающие объемы можно получить, развернув на север часть нефти Ванкора, которая сегодня идет в трубу Ванкор – Пурпе.

По планам «Роснефти», к 2030 году добыча в рамках проекта «Восток Ойл» возрастет до 100 млн тонн. Наряду с Ванкорским кластером и Пайяхой ставка делается на Западно-Иркинский участок, а также «Ермак Нефтегаз» – совместное предприятие «Роснефти» и ВР. Это СП было создано в 2016 году для геологоразведки в Западной Сибири и Енисей-Хатангском бассейне; финансирование в объеме \$300 млн предоставляют британцы. Прошлой весной по результатам испытания разведочной скважины № 21, пробуренной «Ермак Нефтегазом» на соседнем с Пайяхским Байкаловском месторождении, его запасы были поставлены на баланс. По итогам дальнейшего разведочного бурения партнеры намерены уточнить ресурсный потенциал Байкаловского (Роснедра оценивали его в 52 млн тонн нефти). Кроме того, ранее «Ермак Нефтегаз» выиграл аукцион на Верхнеку-

бинский и Посойский участки на Таймыре с совокупными ресурсами по категории D₁ около 30 млн тонн нефти.

«При подтверждении ресурсной базы в создаваемый кластер могут войти также и активы Восточного Таймыра, расположенные в районе Хатанги. Первоначальные геологоразведочные работы мы там провели, открыли месторождение около 80 млн тонн, но основной ресурс там расположен на суше», – говорил Сечин на встрече с президентом.

«В ближайшие годы арктический кластер должен загрузить Северный морской путь товарами, – отмечает Рустам Танкаев. – Думается, будут восстановлены такие порты, как Тикси и Диксон, поскольку они напрямую связаны с ареалом деятельности проекта «Восток Ойл». Если рассматривать дальнейшие перспективы, там поблизости сразу несколько потенциальных нефтегазоносных провинций, которые пока еще почти не освоены. Одна из них – нефтегазоносная провинция, центром которой станет Хатанга».

Стоит отметить, правда, что успех на Таймыре сопутствует не всем. Так, ЛУКОЙЛ прекратил бурение на соседнем с Хатангой Восточно-Таймырском участке – по словам главы компании Вагита Алекперова, из-за «низкой насыщенности углеводородов и небольших мощностей пластов».

«Если говорить об освоении Арктики, – рассуждает директор ИМЭМО РАН Федор Войтоловский, – очень многое будет зависеть от тех решений, которые у нас будут приняты, от того, как мы сможем выстроить государственную политику, насколько мы сможем обеспечить импортозамещение, в какой степени мы сможем найти поставщиков оборудования и тех, кто будет готов нам предоставить соответствующие технологии, и в какой степени мы сможем развить собственные технологии и создать комплексы собственного оборудования, развить соответствующую техническую инфраструктурную базу для освоения месторождений. Если нам это удастся, это сделает Россию технологическим лидером. Данная задача, на мой взгляд, приоритетная, потому что технологии, связанные с добычей, с транспортировкой углеводородного сырья в Арктике, по своей сложности близки к космическим технологиям. Освоение этих месторождений позволит получить выгоды, не только связанные с развитием нефтегазовой отрасли, но системные выгоды на уровне страны».

Как утверждает член-корреспондент РАН, заместитель директора Института проблем нефти и газа РАН Василий Богоявленский, «российский арктический шельф во много раз больше, чем шельф Аляски и шельф Канады. И он, безусловно, самый перспективный. Причем перспективы распространяются и на сопредельную сушу. В последние десять лет в российской Арктике очень активно растет добыча жидких углеводородов, достаточно стабильно, ежегодно. Ясно, что и в дальнейшем здесь будет продолжаться рост, в том числе благодаря компании «Роснефть», которая владеет самыми крупными лицензионными участками». «Россия, – добавляет он, – долгие годы является лидером по добыче в Арктической зоне, в первую очередь, конечно, речь идет о добыче на суше. Суммарно, по накопленной добыче, из 22 млрд тонн нефтяного эквивалента примерно 87% добыли именно российские компании». ❗

27-29
АПРЕЛЯ 2020

КЛЮЧЕВАЯ
ПЛОЩАДКА
СФЕРЫ ТЭК



РОССИЙСКИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
РМЭФ
ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ
ФОРУМ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ПАРТНЕР



ПАРТНЕРЫ



КОНГРЕССНО-ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР
ЭКСПОФОРУМ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
ПЕТЕРБУРГСКОЕ ШОССЕ, 64/1

ENERGYFORUM.RU
rief@expoforum.ru
+7 (812) 240 40 40, доб.2127

EXPOFORUM

ENERGETIKA-RETEC.RU
energo@restec.ru
+7 (812) 303 88 68



18+



РЕКЛАМА

ЗАО «ИСТЮНИОН»



ПЕРЕЛЁТЫ ПО ПЛАНЕТЕ ЗЕМЛЯ

АРЕНДА БИЗНЕС-ДЖЕТА

ЧАРТЕР В ЛЮБЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ В РЕЖИМЕ 24/7/365

- 7 12 ЛЕТ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ НА РЫНКЕ 7 ЗАКАЗ САМОЛЕТА В ЛЮБОЙ МОМЕНТ
- 7 СЕРТИФИЦИРОВАННАЯ ДИСПЕТЧЕРСКАЯ СЛУЖБА 7 СОБСТВЕННАЯ СЛУЖБА НАЗЕМНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ
- 7 ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ РЕАКТИВНЫХ БИЗНЕС-ДЖЕТОВ CESSNA CITATION В РОССИИ И СНГ



телефон +7 (495) 921 35 29 | факс +7 (495) 269 02 16 | sales@eastunion.ru | www.eastunion.ru
Денис Клепов | +7 968 759 45 24