



АЛЕКСЕЙ ФАДЕЕВ: «СЧИТАЮ КОНЦЕПЦИЮ ПО РАЗВИТИЮ СМП ДОСТАТОЧНО ПРОРАБОТАННОЙ И ОБОСНОВАННОЙ»

О перспективах развития Арктики и СМП НЕФТЕГАЗОВАЯ ВЕРТИКАЛЬ поговорила с Алексеем Фадеевым, д.э.н., исполнительным директором Ассоциации полярников Мурманской области, профессором Высшей школы производственного менеджмента Санкт-Петербургского университета Петра Великого.



НГВ: Как Вы оцениваете проработанность концепции по развитию СМП, наращиванию логистической, портовой инфраструктуры? Насколько сегодня очевиден объем поставок углеводородов из Арктических и Восточных портов?

А. Фадеев: В соответствии с недавно принятым планом развития Северного морского пути до 2035 года, в инфраструктуру арктической магистрали планируется инвестировать 1,8 трлн рублей. Ожидается, что итогом таких инвестиций станет существенный рост грузопотока: в 2024 году – 80 млн тонн, в 2030 – 150 млн тонн, а к 2035 – более 200.

Очевидно, что реализация таких амбициозных планов требует создания современного сверхмощного флота, развития инфраструктуры на всей протяженности трассы, прокладки высокоширотных трассы коммуникаций, а также проведению работ по дноуглублению портов и подходных каналов.

Так, по оценкам Росатома, для обеспечения данных планов по развитию СМП, потребность во флоте оценивается на уровне 75-80 судов ледового класса различного назначения.

Стоит отметить, что, несмотря на существующие макроэкономические и внешнеполитические вызовы, за 2021 год по арктическим морям было доставлено 34,85 млн тонн грузов, что на 5,7% больше, чем в 2020 году. То есть, интерес к перевозкам по СМП по-прежнему сохраняется. Более того, в соответствии со статистикой, помесячный прирост перевозок в 2022 году составляет 5,5%, что с высокой долей вероятности сможет обеспечить общий объем грузопотока свыше 36 млн тонн по итогам 2022 года.

В этой связи считаю концепцию по развитию СМП достаточно проработанной и обоснованной. В настоящее время, безусловно, в профессиональном сообществе есть вопросы в отношении возможности наполнения грузовой базы для обеспечения плановых показателей по перевозкам. Важно понимать следующее: СМП не может существовать в отрыве от промышленных проектов. Транспортно-логистические услуги на трассе СМП – это сервис по транспортировке углеводородов, биоресурсов, продукции минерально-сырьевого комплекса и иных грузов, включая транзитные, которые в перспективе могут стать одним из ключевых направлений работы СМП. Иными словами, чтобы СМП работал ритмично и эффективно – нужны проекты.

НГВ: Какие проекты по добыче и переработке углеводородов считаются в регионе ключевыми и определяющими? Каким образом они поддерживаются государством?

А. Фадеев: Если говорить о тех проектах, которые уже запущены в промышленную эксплуатацию, то, безусловно, это проект «Приразломное», в рамках которого ведется промышленная добыча нефти на шельфе (первый и единственный проект в России на текущий момент), проект «Ямал СПГ» и «Новый порт». В двух последних проектах добыча ведется на материковой части с последующей отгрузкой углеводородов морским путем. Отдельного внимания заслуживает официально запущенный в 2020 году крупнейший в современной мировой нефтегазовой отрасли проект по добыче углеводородов – «Восток Ойл». Ресурсная база проекта на севере Красноярского края составляет свыше шести млрд тонн премиальной малосернистой нефти. Конкурентным преимуществом проекта является близость к Северному морскому пути. Его использование открывает возможность поставок сырья с месторождений «Восток Ойла» сразу в двух направлениях: на европейские и азиатские рынки.

Надо сказать, что проекты, реализуемые в Арктике, сегодня могут получать как адресную, так и системную поддержку на уровне государства.

Так, президент России расширил льготы для нефтегазовых проектов в Арктике и на шельфе. Новые преференции должны стимулировать добычу углеводородов на шельфе и в Арктике, производство сжиженного природного газа (СПГ), развитие газохимии, а также освоение новых нефтегазоносных провинций. Новые налоговые возможности позволяют начать реализацию очень крупных проектов в регионах. Так, для стимулирования производства СПГ и продуктов газохимии, от уплаты НДС освобождаются ресурсные базы (месторождения) проектов, расположенные за полярным кругом, в Архангельской области, республики Коми, ЯНАО, Якутии и Чукотском автономном округе. Нулевая ставка налога будет применяться до достижения накопленного объема добычи газа – 250 млрд м³, либо в течение 12 лет с первой даты продажи товара. Наибольшие льготы предоставлены для разработки новых морских месторождений северной части Охотского моря, южной части Баренцева моря, Печерском, Японском и Белом морях. Ставка налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ) здесь составит 5% для нефти и 1% для газа на первые 15 лет с начала промышленной разработки.

Стимулы предусмотрены и для других нефтегазовых арктических месторождений на суше. На участки недр, расположенных севернее 70-го градуса северной широты в границах Красноярского края, Республики Саха (Якутия) и Чукотского автономного округа, станет возможным распространение действия налога на дополнительный доход (НДД).

Стоит отметить, что формирование институциональных условий для освоения Арктики на этом не закончилось. Правительство Российской Федерации утвердило создание территории опережающего социально-экономического развития (ТОР) «Столица Арктики».

Я хотел бы подчеркнуть, что освоение Арктики не может определяться одними лишь законами рынка. Анализ зарубежного опыта реализации энергетических проектов на Крайнем Севере, в том числе на шельфе, показывает, что ни один из проектов не рассматривается и не реализуется в отрыве от решения социально-экономических проблем развития территории. Не менее важна принципиальная черта зарубежных проектов в новых районах – невозможность решения задачи исключительно в рамках подходов, ориентированных на чистую коммерческую эффективность проектов по освоению месторождений углеводородного сырья.

НГВ: *В связи с санкциями, повлекшими замену поставщиков и лицензиаров, как сдвинутся сроки реализации проектов?*

А. Фадеев: Очевидный факт – санкции не оказали критического влияния на реализуемые проекты, то есть, не остановили их. Возможно, санкции сделали текущие

проекты чуть менее удобными – появилась необходимость в переориентации поставщиков с Запада на Восток, но, самое главное, санкции сформировали дополнительные возможности для развития национального сервисного российского рынка.

Да, некоторые проекты сегодня поставлены на так называемую «смайт-паузу» в ожидании более благоприятной экономической конъюнктуры, но именно на «паузу», что подразумевает возобновление хода проектов при возвращении экономических целесообразности.

За истекший год цена на нефть выросла в разы (\$93,24 – по состоянию на 21 октября 2022 года; по сравнению с 2020 годом минимальная стоимость барреля нефти составила \$18,64 за баррель в результате срыва сделки ОПЕК+ и мировой пандемии коронавируса), что говорит о хороших темпах восстановления мировой экономики. Несмотря на прогнозы, связанные с рецессией производства и замедление темпов экономического роста, рыночные цены на нефть говорят сами за себя. Последние месяцы стоимость барреля нефти удерживается на уровне выше \$90 за баррель. Говоря о стоимости нефти, мы вернулись к докризисной отметке, что позволяет предполагать возобновление ранее приостановленных проектов уже в ближайшее время.

НГВ: *Как же потолок цен на нефть и эмбарго?*

А. Фадеев: Попытки ввести искусственные ограничения на верхнюю границу цены на нефть, а также введение эмбарго на поставку российских углеводородов лишь обостряют ситуацию на рынке углеводородов, стимулируя рост цен на энергоносители. Кроме того, положение усугубляется результатами не самой успешной трансформации европейской энергетической парадигмы за последнее время на ее пути к зеленой энергетике. Все это говорит о том, что традиционные углеводороды по-прежнему будут доминировать в качестве главных энергоносителей.

В этой связи определенные сдвиги проектов по временной шкале вправо возможны, но тем не менее верю, что не очень значительно.

Общепринято рассматривать санкции только с негативной точки зрения. Наряду с этим, не оспаривая отрицательное влияние этих мер для каждой из сторон, я вижу в сложившейся ситуации и очевидные плюсы – сегодня российский нефтегазовый сервис имеет уникальную возможность развития и выхода на высокотехнологичный рынок нефтегазового оборудования и сервиса.

За прошедшие семь лет Россия проделала значительную работу в отношении развития национального сервисного рынка поставщиков.

Одной из действенных мер, направленных на стимулирование скорейшей реализации проектов, является развитие российской системы стандартизации. В 2020



году в России создана автономная некоммерческая организация Институт нефтегазовых технологических инициатив (ИНТИ), объединяющая предприятия энергетической отрасли (нефтегазовые, нефтехимические и инженеринговые компании, ЕРС-подрядчиков, лицензиаров, проектные организации, производителей) для совместной работы по разработке единых отраслевых стандартов и оценке соответствия качества. ИНТИ сегодня – реальный инструмент импортозамещения.

Сегодня в России создан полностью готовый к использованию комплекс морской сейсморазведки с использованием донных станций и сегодня можно уже уверенно констатировать отсутствие зависимости от иностранного оборудования при проведении сейсморазведочных работ с донными станциями.

Вводятся в работу отечественные насосно-компрессорные трубы с премиальными резьбовыми соединениями для применения на шельфовых проектах, прорабатывается возможность замещения высокотехнологичного оборудования для заканчивания скважин с МГРП (многостадийный гидравлический разрыв пласта), услуги по бурению на гибкой трубе.

Постепенно происходит создание на территории России совместных предприятий, локализация производственных мощностей и НИОКР ведущих зарубежных

производителей. Среди примеров такой работы можно выделить появление завода антикоррозионных жидких покрытий «ЗМ Волга», созданного на базе транснационального холдинга «ЗМ» и завода для производства буровых установок от американской компании National Oilwell Varco (NOV) – лидера в области производства буровой техники. Другим примером может служить открытие компанией «НьюТек Сервисез» на заводе в Кургане полного цикла производства буровых долот. Долота выпускаются как в матричном, так и стальном исполнении. Этой же компанией в 2020 году в Перми был открыт завод по производству оборудования для заканчивания скважин ООО «Фронтьер Ру», являющийся филиалом завода Frontier Oil Tools (США). На заводе налажено производство набухающих пакеров, пакер-подвесок хвостовиков, оборудования МСГРП и другого оборудования для заканчивания скважин.

НГВ: *Каким образом решается вопрос привлечения квалифицированных специалистов рабочих и инженерных специальностей в регион?*

А. Фадеев: Сегодня Арктика нуждается в десятках тысяч дополнительных квалифицированных специалистов в год. Для безопасного освоения Арктики необходимо создать систему университетов и других средних



и высших учебных заведений, способных обеспечить выпуск необходимого количества специалистов и, в том числе, бакалавров и магистров на долгосрочную перспективу.

Речь идет о комплексной подготовке специалистов, т.е. о выпуске специалистов по геологии и геофизике, поиску и разведке нефтегазовых месторождений на шельфе северных морей, специалистов по бурению и заканчиванию скважин на море, обустройству шельфовых месторождений, их разработке и эксплуатации, специалистов по морскому транспорту углеводородов (включая судоводителей, судомехаников), строительству и эксплуатации морских сооружений и сооружений для сжижения природного газа и хранения углеводородов и их продуктов, управлению комплексными морскими нефтегазовыми проектами, специалистов по оценке риска и принятию решений, экономике комплексных морских (и, в том числе, международных) проектов.

Причем речь идет не только о специалистах с высшим образованием. Ежегодная дополнительная потребность в кадрах со средним профессиональным образованием в целом по Арктической зоне составляет от 20 до 30 тыс. человек. Требуются такие специалисты как судоводители, буровики, строители, высококвалифицированные сварщики, судоремонтники, машинисты спец-

техники, электрики, сантехники, врачи, повара, водители самосвалов, механики.

Также нельзя забывать, что для того, чтобы люди хотели приехать на работу в Арктику, нужны соответствующие условия, соответствующее материальное вознаграждение.

Нужно создавать рабочие места, чтобы людям было ради чего ехать в Арктику, оставаться там. Все задатки для этого есть – в Арктике сосредоточена колоссальная ресурсная база, принят закон об Арктической зоне, выделены якорные проекты, создана первая в Арктике территория опережающего развития, постоянно совершенствуются налоговые льготы и стимулы для работающих в Арктике компаний.

НГВ: Хотелось бы оценок эффективности...

А. Фадеев: На текущий момент резидентами TOP «Столица Арктики» являются восемь предприятий, с общим объемом инвестиций более 162 млрд руб. Проекты этих компаний создадут в общей сложности более 4,5 тыс. новых рабочих мест на территории Мурманской области.

Есть проекты – есть рабочие места, есть приток квалифицированного персонала. Я считаю, что проекты первичны. Люди не поедут туда, где нет работы. В советские годы очень много людей приезжали в Мурманск со всей

страны. Никого не нужно было заставлять туда ехать, потому что Мурманск был рыбной столицей, и там можно было хорошо зарабатывать, обеспечить семью. Но также не стоит забывать о следующем: чтобы побудить людей ехать в Арктику, помимо реализации проектов, нужна, конечно, и существенная работа в информационном пространстве, в медийной среде. Нам нужно формировать правильный образ современного покорителя Арктики. Однако такой образ не должен быть фейком, это должно быть реальностью.

НГВ: *В концепции развития Арктики, какая модель рассматривается как приоритетная – вахтовый метод работы или все-таки города-поселения с развернутой социальной инфраструктурой? Как решаются сегодня вопросы с поселками, городами из которых происходит массовых отток населения?*

А. Фадеев: Мое глубокое убеждение – мы должны сохранить тот богатейший инфраструктурный, промышленный и кадровый потенциал в Арктике, который накоплен еще с советских времен. Мы имеем самую протяженную сухопутную границу в Арктике (более 22 тыс. км), в российской арктической зоне проживает 2,5 млн человек, что превышает половину населения Земли, проживающей за полярным кругом. В России созданы уникальные агломерации, такие как Мурманск (имеющий статус самого крупного города в мире за полярным кругом), Архангельск, Нарьян-Мар, Певек. Все эти города, по сути, представляют собой естественные экономические центры освоения Арктики: на их территории расположены уникальные судостроительные и промышленные предприятия, отделения Российской академии наук, образовательные учреждения, проживают сотни тысяч жителей.

Стоит сказать, что в Арктике сегодня создается до 15% ВВП государства, а предприятия, работающие в Арктической зоне РФ, формируют до 25% общего объема экспорта.

Что касается новых проектов, прежде всего, в Восточной Арктике, требующих формирования локальных поселков, то здесь возможен подход, основанный на вахтовом методе.

Нужно понимать, что мы должны стремиться к решению одной из важнейших государственных задач – развитию связанности территорий между собой. И развитие, освоение территорий посредством создания вахтовых поселков, способных со временем стать экономическими центрами по освоению Арктики – это именно тот путь, по которому мы должны идти, я в этом уверен.

Что касается оттока населения. В течение последних лет отсутствие работы, достойного за нее вознаграждения, а также сложные природно-климатические условия обусловили произошедшие негативные демогра-

фические тенденции, заключающиеся в оттоке населения из ряда арктических регионов. Безусловно, пандемия и ее последствия обострили эти проблемы. По мнению экспертов, анализ средней заработной платы в арктических регионах свидетельствует о тенденции сокращения ее территориальных различий, при этом заработная плата без учета региональных выплат в большинстве арктических регионов становится значительно ниже среднероссийского уровня, что не компенсирует затраты, необходимые для жизнедеятельности населения в Арктике.

Важно подчеркнуть, что субъекты Российской Федерации, вошедшие полностью или частично в Арктическую зону, существенно различаются по экономическому развитию и наличию научного и технологического потенциала.

Таким образом, повышение условий, связанных с оплатой труда, создание новых рабочих мест – очевидные ключи к решению данной проблемы.

НГВ: *Есть идеи по поводу переноса поселков с материковой части к портам, к береговой линии с целью оптимизации энергоснабжения. Что Вы думаете о такой концепции? Было бы это целесообразно?*

А. Фадеев: Очень сложный вопрос, поскольку его решение находится в двух, не всегда взаимосвязанных плоскостях, – экономической и социальной. Возможно, это абсолютно оправдано с экономической точки зрения, но нет полной уверенности, что это будет удобным и комфортным для жителей таких поселков.

Обладающие многовековым опытом проживания на северных территориях, коренные малочисленные народы Севера (КМНС) не всегда успешно адаптируются к формирующимся рыночным отношениям и новым формам социально-экономических отношений. Опыт показывает, что часто интересы КМНС оставались без должного внимания, что привело к ухудшению условий жизни и труда аборигенного населения, нарушен баланс территорий, произведено отчуждение земель традиционного пользования под промышленное использование, выведены из оборота олени пастбища, загрязнены нерестилища ценных пород рыб.

Такой подход ведет к утрате традиционных видов хозяйствования, культуры и родных языков, негативно влияя на здоровье представителей КМНС, а также формируя объективные сложности в сфере занятости. КМНС представляют собой одну из наиболее уязвимых групп населения, которая нуждается в максимальной заботе со стороны государства.

Именно по этой причине вопрос переноса поселков с целью оптимизации энергообеспечения должен решаться только в прямом диалоге с жителями таких поселков и быть основан исключительно на их интересах. ❏