

АРКТИЧЕСКАЯ САГА



Развитие российской Арктики связано с освоением ресурсной базы и формированием нового европейско-азиатского транспортного коридора на основе Северного морского пути. Развитие арктических минерально-сырьевых центров должно проводиться путем программно-целевого планирования в условиях государственно-частного партнерства. Основная задача государства как собственника недр и владельца естественных транспортных монополий — обеспечение баланса интереса инвесторов и общества путем создания эффективной инвестиционной среды, что включает, в частности, своевременную подготовку ресурсной базы и вовлечение участков недр в лицензирование, создание стимулирующей системы налогообложения, развитие регионального каркаса адекватной инфраструктуры и обеспечение равнодоступности к ней. Задача инвестора (недропользователя) — неукоснительное выполнение взятых на себя обязательств. Взаимозависимость арктических целей и задач России плюс международная интеграция должны стать основой «Арктической саги», самого перспективного и взаимовыгодного сценария освоения приполярных ресурсов...

В апреле 2009 года Арктическому совету был представлен и им одобрен подготовленный группой международных экспертов отчет «Оценка перспектив развития морских перевозок в Арктике». Он содержал

сценарный подход к оценке развития освоения Арктики в зависимости от двух составляющих — «Государственная власть» и «Ресурсы и торговля». Образованная этими показателями сценарная таблица предполагает возмож-

ность четырех вариантов развития Арктики.

Сценарий (1) «Арктическая сага» — высокий спрос в условиях стабильности власти обуславливает значительные темпы развития при сохранении арктических экосистем и культуры.

Условия: повышение стабильности государственной власти, что предполагает не только хорошо работающие правовые и регулятивные структуры отдельных стран, но и международное взаимодействие, способствующее сотрудничеству и совместному развитию; повышение спроса на ресурсы и торговлю, что предполагает востребованность рынком арктических природных ресурсов и транзитных услуг.

Сценарий (2) «Заброшенный регион» — низкий спрос и нестабильность власти несут Арктике мрачное будущее слаборазвитого региона.

Условия: снижение стабильности государственной власти, что предполагает недостатки правовых систем стран, а также их стремление работать в одностороннем порядке; снижение спроса на ресурсы и торговлю, что означает снижение количества сторон, заинтересованных в использовании арктических природных ресурсов и транспортных возможностях.

При высокой стабильности государственной власти и снижении спроса на ресурсы и торговлю Арктику ждет судьба (3) «Полярного заповедника» — развивающегося в экономическом отношении крайне медленно региона — экологического заповедника с закрытыми для судоходства зонами.

При низкой стабильности государственной власти и повышении спроса начнется (4) «Арктическая гонка» — чрезмерная и безответственная эксплуатация богатых ресурсов Арктики.

В направлении какого наиболее возможного сценария мы движемся? Полагаем, что в условиях высокого спроса на основные виды арктических полезных ископаемых, наличия ресурсов и повышения инвестиционной привлекательности их освоения как для российских, так и иностранных инвесторов, наиболее благо-

приятное развитие арктического региона — сценарий «Арктическая сага».

Тому свидетельство — российская составляющая «Государственной власти» и «Ресурсов и торговли».

Государственная власть

Успешное освоение природного потенциала Арктики возможно в условиях международной кооперации. Это предполагает не только обмен технологиями, создание связанной сети баз снабжения и т.п., но и формирование благоприятного правового поля.

Важной вехой международного сотрудничества в освоении природных ресурсов континентального шельфа Арктики явилось подписание 15 сентября 2010 года в Мурманске Договора о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане.

Основой взаимодействия в бывшем спорном районе «серой зоны» станет принцип, в соответствии с которым каждое месторождение, пересекаемое линией разграничения, может эксплуатироваться только совместно и как единое целое. Такой подход позволит заблаговременно и эффективно снимать возможные разногласия по вопросу распределения углеводородных ресурсов.

Для закрепления прав на использование природных ресурсов всего континентального шельфа, в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву, Россия проводит геолого-геофизические и батиметрические исследования в центральной и дальневосточной Арктике. Они позволят доказать в порядке, установленном международными договорами, право на отнесение к континентальному шельфу Российской Федерации морского дна Арктического бассейна, включая поднятия Менделеева и Ломоносова вплоть до Северного полюса, и центральную часть Охотского моря. Подготовку заявки в Комиссию ООН по границам континентального шельфа планируется завершить в 2013 году.

Принимаемые меры

С целью экономического стимулирования освоения и устранения административных и юридических препятствий арктических акваторий приняты следующие меры: Установлена 0% ставка НДС для участков недр, расположенных на континентальном шельфе севернее Северного полярного круга;

Прорабатывается вопрос снижения экспортных пошлин для шельфовых месторождений;

Прорабатывается возможность установления особого налогового режима на шельфе, подразумевающего привязку налогового бремени к доходности конкретных месторождений. Соответствующий налоговый режим может быть протестирован на крупных пилотных проектах, образующих самостоятельные минерально-сырьевые центры и формирующих независимые технологические центры добычи;

Приняты поправки в ряд законов, предусматривающие уменьшение для пользователей недр количества разрешений и согласований, необходимых для работы на шельфе. Сейчас завершается подготовка необходимых подзаконных актов;

Проводится работа по расширению перечня лиц, имеющих право работать на шельфе. Законодательством предусмотрено, что реализовывать проекты на шельфе могут исключительно российские госкомпании, имеющие 5-летний опыт освоения российского шельфа. Сейчас подготовлены и внесены в правительство поправки, позволяющие включить в этот перечень также российские госкомпании, имеющие опыт освоения шельфа иных государств. В отношении нефтяных месторождений целесообразно предусмотреть возможность более широкого участия российских и иностранных частных компаний с неконтрольной долей в консорциуме с государственной компанией;

Прорабатывается вопрос ослабления предъявляемых требований к лицам, ведущим поисковую деятельность на шельфе, — целесообразно законодательно закрепить геологическое изучение (поиски и оценку) в качестве самостоятельного вида пользования недрами, с выдачей поисковых лицензий всем заинтересованным компаниям, включая иностранные. При этом лицу, открывшему месторождение, должны быть предоставлены законодательные гарантии того, что оно имеет право участвовать в его освоении в консорциуме с контрольной долей государственной компании, либо получить компенсацию понесенных расходов плюс премию за риск в пределах от 50 до 100% от понесенных расходов. Предлагаемый подход позволит повысить изученность шельфа, снять с государственных компаний риски ГРП ранних стадий, а также сохранить контроль государства за реализацией проекта. Соответствующие поправки подготовлены Минприроды России и проходят согласования в заинтересованных федеральных органах исполнительной власти.

Особое значение при освоении шельфа в условиях уникальной экосистемы российской Арктики имеет вопрос охраны окружающей среды. Минприроды подготовлен и согласовывается проект федерального закона, вводящий институт обязательного страхования риска наступления негативных последствий при освоении шельфа.

Также все недропользователи будут обязаны согласовывать планы по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов с органами надзора за охраной окружающей среды, иметь в наличии необходимые средства и силы для ликвидации возможных негативных последствий.

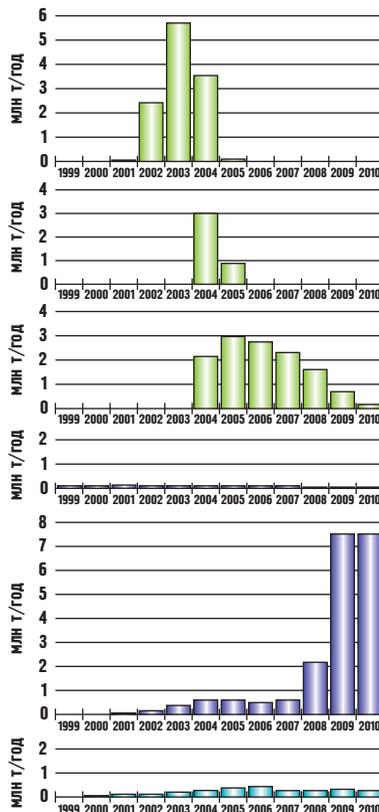
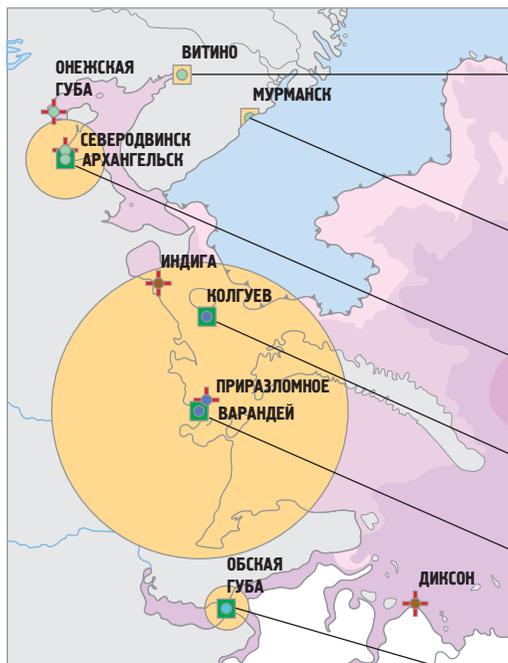
Залогом того, что потенциал Арктики будет востребован, являются запасы и ресурсы углево-

дородов ее шельфа. Поэтому правительство предпринимает меры, направленные на стимулирование геологического изучения и освоения континентального шельфа. Эти меры лежат в плос-

«Арктическая сага» — высокий спрос на сырье, стабильность власти и значительные темпы развития региона при сохранении арктических экосистем — наиболее благоприятный сценарий арктического развития

кости экономических и административных решений (см. «Принимаемые меры»).

Реализация совокупных мер экономического и административного стимулирования существенно улучшит привлекатель-



ность проектов по разведке и добыче углеводородного сырья в

«Заброшенный регион» – низкий спрос и нестабильность власти несут Арктике мрачное будущее слаборазвитого региона

российской Арктике.

Ресурсы и торговля

Развитие Арктики подразумевает решение двух задач — освоение природных ресурсов и

«Полярный заповедник» – крайне медленно развивающийся в экономическом отношении экологический заповедник с закрытыми для судоходства зонами

создание международного евроазиатского транспортного коридора — Севморпути.

Перспектива развития предусмотренных Транспортной стратегией РФ '2030 портов Индига, Усть-Кара с железнодорожным обеспечением для поставок транзитных грузов не столь очевидна, что в первую очередь связано с отсутствием подтвержденной грузовой базы.

Освоение минеральных ресурсов Арктики связано с формированием новых и развитием существующих минерально-сырьевых центров (МСЦ), опирающихся на Севморпуть как при обустройстве промыслов, так и вывозе продукции. Под МСЦ в Геологической стратегии РФ '2030 понимается «совокупность разрабатываемых и планируемых к освоению месторождений и перспективных площадей, связанных общей существующей и планируемой инфраструктурой и имеющих единый пункт отгрузки добываемого

сырья или продуктов его обогащения в федеральную или региональную транспортную систему (железнодорожный, трубопроводный и морской транспорт) для доставки потребителям».

Освоение ресурсов углеводородного сырья связано в обозримой перспективе с шельфами Баренцева (включая Печорское) и Карского морей и их побережьем.

Основной проект на шельфе Баренцева моря — создание МСЦ на основе Штокмановского ГКМ с последующим подключением месторождений-спутников (Лудловское, Ледовое) по мере высвобождения транспортных мощностей трубопровода, связывающего регион добычи с материком.

На шельфе Печорского моря — формирование МСЦ на основе Приразломного месторождения, а затем более крупного по размерам Долгинского. На побережье Печорского моря — ввод в освоение месторождений им. Р.Требса и А.Титова с вывозом продукции, наиболее вероятно, с Варандейского терминала, входящего в состав Варандейского МСЦ.

На побережье Карского моря — формирование нескольких МСЦ на основе газовых месторождений полуострова Ямал (включая их акваториальные продолжения). Добываемый газ будет преимущественно вывозиться по системе магистральных газопроводов (Бованенковское месторождение и др.), но часть будет сжиматься и вывозиться морским путем (Южно-Тамбейское месторождение).

Освоение рудных ресурсов связано с развитием добычи в Норильском МСЦ, где, по оценке компании «Норильский никель», добыча руды будет неуклонно расти (с 16 млн тонн в 2010 году до 29,7 млн тонн в 2025-м).

С другой стороны, Севморпуть обеспечивает более короткий путь для выхода на рынки северной части АТР по сравнению с традиционным маршрутом через Суэцкий канал. Причем этот маршрут тем более привлекателен, чем восточней находится точка формирования грузовой базы.

В настоящее время грузопотоки по Севморпути связаны с вывозом углеводородного сырья и руд

Уважаемые сотрудники «Нефтегазовой вертикали»!

От имени Правления ОАО «Газпром» и от себя лично поздравляю вас с 15-летием со дня основания журнала.

За сравнительно недолгую историю «Нефтегазовая Вертикаль» успела занять достойное место среди ведущих отраслевых печатных изданий и стала одним из важных источников информации для руководителей всех уровней власти, крупнейших компаний ТЭК, представителей научных и исследовательских организаций, финансовых и инвестиционных учреждений, как в России, так и за ее пределами.

Журнал отличает глубина раскрытия тем, эксклюзивность публикуемых материалов, высокие стандарты работы.

Следование этим подходам стало залогом популярности у читательской аудитории.

Желаю коллективу «Нефтегазовой Вертикали» сохранения и приумножения лучших журналистских традиций, успешной реализации новых интересных проектов.



Председатель Правления
ОАО «Газпром»
А.Б. Миллер



группа компаний ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР ЭКСПЕРТИЗ

Центральный офис: Санкт-Петербург: +7 812 334-5561, +7 812 334-5562

Главные представительства:

Москва: +7 499 176-8772, +7 499 176-9029, Сан-Паулу: +5511 2246-2737

Дели: +911124 257-7212, +911124 257-7215, Мюнхен: +4989 1678-5670

*Искусство
отличаться от других!*



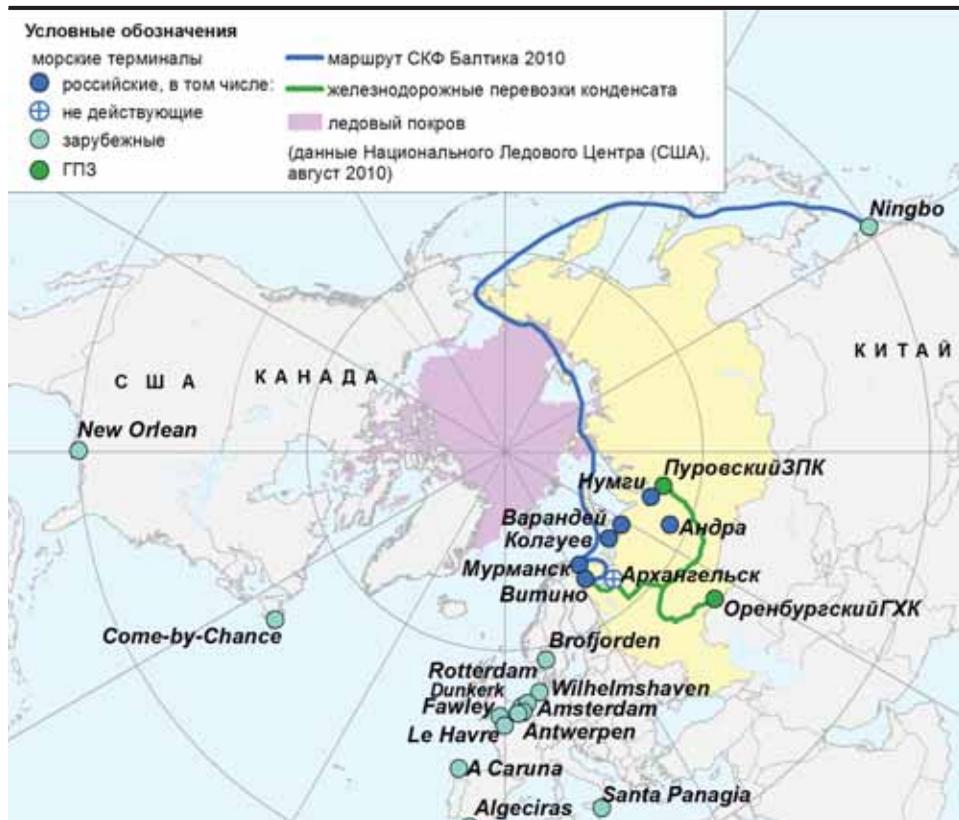
» Группа ГЦЭ поддерживает
Международные Соревнования по плаванию
«Кубок Владимира Сальникова»

www.gce.ru

Группа компаний «Городской центр экспертиз» (ГЦЭ) - один из мировых лидеров на рынке услуг по промышленной безопасности, экологии и охране труда. Крупнейший энергоаудитор Европы.

В России дивизион Группы ГЦЭ в области технического консалтинга представлен шестью компаниями и филиалами в крупных промышленно-финансовых центрах страны. Клиентами Группы являются такие индустриальные лидеры, как Ford, Enel, British Petroleum, Газпром, РУСАЛ, СИБУР, Транснефть, ЛУКОЙЛ, РусГидро и многие другие.

Спектр услуг разнообразен. Это экспертиза промышленной безопасности, пожарный аудит, диагностика зданий, сооружений и технических устройств, энергоаудит, природоохранное нормирование, аттестация рабочих мест, сертификация организации работ по охране труда, консалтинг в области систем менеджмента (ISO, OHSAS) и многое другое.



из западного сектора Российской Арктики. Из Норильского промышленного района вывозятся металлы и концентраты, из портов и пунктов Варандей, Колгуев, Нум-

Минприроды подготовлен и согласовывается проект федерального закона, вводящий институт обязательного страхования риска наступления негативных последствий при освоении шельфа

ги, Андра вывозится нефть, из порта Дудинка — конденсат.

Что же касается перевозки продукции нефтегазового ком-

Правительство предпринимает и иные меры, направленные на стимулирование геологического изучения и освоения континентального шельфа

плекса, то на протяжении последних десяти лет произошла коренная трансформация арктической

нефтетранспортной модели. Доминирующие в 2002–2007 годах железнодорожные поставки нефти на порты Витино, Мурманск, Архангельск к настоящему времени прекратились. Последняя отгрузка нефти из Витино состоялась в 2005 году, из Мурманска — в 2005-м, из Архангельска — летом 2010 года.

Основная грузовая база переместилась на восток — в регионы добычи нефти. Остаются стабильными поставки конденсата на порт Витино, но очевидно, что со строительством НОВАТЭК терминала в Усть-Луге объем поставок, как и с других имеющихся терминалов, будет сокращен (см. «Динамика нефтяных терминалов»).

Итогом развития нефтедобычи в Арктике явилось значительное расширение географии поставок российской нефти (см. «Рынки арктической нефти»). Основной объем поставок направлен в Европу — не только в традиционный Роттердам, но и порты Швеции, Франции, Испании и т.п. Стали осуществляться (правда, единичные) поставки нефти в США и Канаду.

На фоне стабилизации потребления нефти и газа в Европе и возможного его будущего сокращения, для российской нефтяной и газовой промышленности представляют интерес растущие рынки АТР, в первую очередь — Китай. Наиболее рентабельны эти поставки с арктических месторождений, расположенных на шельфе и побережье Печорского и Карского морей.

2010 год является переломным в развитии Севморпути, годом, когда были осуществлены несколько знаковых транспортных проектов по перевозке как металлов, так и углеводородов.

В сентябре 2010 года состоялся первый в истории проход по Севморпути иностранного судна без захода в российские порты. Балкер ледового класса 1а «Нордик Баренц» за 12 дней преодолел расстояние от Северной Норвегии (Киркенес) в Китай с коммерческим грузом 41 тыс. тонн железорудного концентрата. Ледокольная поддержка обеспечивалась ледоколом «50 лет Победы».

В августе-сентябре компаний «Совкомфлот» при поддержке ледоколов «Россия» и «Таймыр» был выполнен первый коммерческий рейс танкера типа Афрамас «СКФ Балтика» ледового класса 1A Super (ARC5) под либерийским флагом с грузом конденсата (компания НОВАТЭК) из Мурманска в порт Нингбо (Китай) Севморпутем. Общая продолжительность перехода составила около 22 суток, танкер дедевитом 117 тыс. тонн был загружен 70 тыс. тонн конденсата.

Цель рейса — отработка маршрута крупнотоннажных поставок СПГ в АТР с будущего завода проекта «Ямал СПГ» мощностью 15 млн тонн в год, ввод в действие которого запланирован на 2015–2016 годы.

Состоявшиеся плаванья, показавшие экономическую эффективность сквозных поставок по Севморпути, привели к росту подобных транспортных проектов. По данным ФГУП «Атомфлот» на сентябрь текущего года, он получил 15 заявок на провозку судов по Севморпути в 2011 году... [A]