

ИНТЕРЕС К АРКТИКЕ НЕ ТОЛЬКО СОХРАНЯЕТСЯ, НО И РАСТЕТ

8 апреля в Мурманске состоялась IV Международная конференция «Логистика в Арктике». В четвертый раз в столице Заполярья собрались руководители и специалисты предприятий нефтегазового, транспортно-логистического комплексов России и зарубежных стран, представители экспертного сообщества и властей, чтобы обсудить актуальные вопросы развития транспортной отрасли в Арктике. В конференции приняли участие порядка 130 делегатов, около 40 из которых представляли Норвегию, Финляндию, Италию и Турцию.

Насыщенная программа конференции включала рассмотрение вопросов логистики, развития Северного морского пути, проекта комплексного развития Мурманского транспортного узла и кадрового обеспечения экономики полярных регионов, а также встречи компаний в формате «B2B».

IV Международная конференция «Логистика в Арктике» стала местом выработки взаимовыгодных практических решений, которые будут воплощены в жизнь уже в ближайшее время.

ЮРИЙ БАНЬКО

«Нефтегазовая Вертикаль»



Выступая на открытии конференции, заместитель губернатора Мурманской области, председатель правления НО «Ассоциация «Мурманшельф» Григорий Стратий отметил, что присутствие на конференции большого количества зарубежных партнеров подтверждает живой интерес бизнеса к Арктике, желание совместными усилиями решать проблемы освоения шельфа, развития транспортной отрасли.

«Интерес к Мурманской области как к будущему центру развития нефтегазовой промышленности не только сохраняется, но и растет», — подчеркнул вице-губернатор.

Нефтегазовые компании выбрали Мурманск как перспективное место для создания баз поддержки своей производственной деятельности на российском и норвежском арктическом шельфе.

ООО «Газпром нефть шельф» начало добычу нефти на Приразломном месторождении, используя базу снабжения в Мурманске. Между правительством Мурманской области и НК «Роснефть» подписано соглашение о создании на берегу Кольского залива базы снабжения нефтегазовых про-

ектов компании. «Роснефтью» на западном берегу Кольского залива в районе реки Лавна уже создана временная база для обеспечения совместно с компанией ExxonMobil буровых работ в Карском море. Именно Мурманск станет местом базирования вспомогательных служб ООО «Газпромнефть-Сахалин», которое в 2014 году приступит к буровым работам на Долгинском месторождении нефти в Печорском море.

Г.Стратий обратил внимание на необходимость обсуждения перспектив сотрудничества в вопросах совершенствования береговой инфраструктуры для обеспечения транзитного потенциала Северного морского пути, для комплексного развития Мурманского транспортного узла. Не были обойдены вниманием и вопросы соблюдения жестких экологических требований в процессе освоения арктического шельфа.

Консул Мурманского отделения Генерального консульства Финляндии в Санкт-Петербурге Марти Руоокооски подчеркнул, что в его стране деловые круги думают, как обеспечить участие финских компаний в развитии Мурманского транспортного узла, использовании СМП. Среди перспективных проектов, в которых заинтересована Финляндия, — соединение портов нашей северной соседки с портами Мурманск и Кандалакша посредством железной дороги. Особый интерес к сотрудничеству проявляют финские судостроители, сдавшие российским заказчикам ледокол «Балтика».

«Мы с удовольствием спустили бы на воду и ледокол «Балтика» не только под номером 1, но и под номером 7», — сказал под одобрительные возгласы финский дипломат.

О развитии сотрудничества между российскими и норвежскими компаниями говорил и генеральный консул королевства Норвегия в Мурманске Уле Андреас Линдеман. Он призвал к совместному поиску новых технологий при работе на арктическом шельфе, объединению опыта стран Арктического совета в ликвидации разливов нефти, предупреждении экологических катастроф. Примером такого сотрудничества являются Россия и Норвегия, создавшие в Мурманске центр по ЛРН, ежегодно проводящие совместные учения по отработке взаимодействия в ликвидации разливов нефти.

В Печорском и Карском морях, наконец, будут бурить

Среди участников конференции, выступивших с докладами, были и представители компаний, непосредственно занимающихся вопросами проведения геологоразведочных работ на арктическом шельфе. Одним из них стал представитель ООО «Газпромнефть-Сахалин» — начальник управления по обеспечению производства Алексей Фадеев. Эта вертикально интегрированная компания занимается поиском, разведкой, добычей, переработкой углеводородного сырья, реализацией готовой продукции.

Имея 75 лицензий в России и за рубежом, компания намерена в 2014 году выполнить буровые работы на Долгинском месторождении Печорского моря. Это месторождение нефти, открытое в 1999 году в 110 км от поселка Варандей, содержит 200 млн тонн извлекаемой нефти. При относительно небольшой глубине моря (35–55 метров) проведение буровых работ осложняет ледовое покрытие, сильный ветер, шторма.

«Интерес к Мурманской области как к будущему центру развития нефтегазовой промышленности не только сохраняется, но и растет»

Помимо негативных погодных условий, А.Фадеев обратил внимание и на другие препоны: недостаточно благоприятный инвестиционный климат, ограничение доступа иностранных специалистов на объекты береговой инфраструктуры, которая, к тому же, недостаточно развита, отсутствие достойной конкуренции между отечественными поставщиками оборудования и услуг, что ведет к удорожанию проектов, недостаточно развитая промышленность, производящая буровые платформы и суда, которых требуется все больше и больше.

Нынешний парк судов обеспечения ледового класса морально и физически устарел и нуждается в обновлении. К сожалению, иностранные компании не соглашаются на перефлагирование своих судов на короткий буровой период, предлагая это сделать на условиях аренды на несколько лет. Работы на Долгинском месторождении затруднит и удаленность от сервисных центров — Мурманска и Архангельска.

Сегодня ООО «Газпромнефть-Сахалин» для обеспечения работ на Долгинском месторождении уже создана база снабжения на 44 и 45 причалах Мурманского рыбного порта. Именно отсюда будет снабжаться всем необходимым буровая установка GSP Saturn, принадлежащая румынской Grup Servicii Petroliere S.A., которая в период с июля по октябрь должна проработать разведочную скважину глубиной около 3000 метров.

Эта буровая установка имеет допуск Нидерландов и Дании на осуществление буровых работ на шельфе Северного моря, что свидетельствует о соответствии данной платформы международным стандартам промышленной и экологической безопасности. В 2013 году GSP Saturn осуществляла буровые работы в Северном море на одном из проектов компании Wintershall.

Еще об одном проекте проведения разведочного бурения на шельфе Карского моря рассказала Ольга Самота-

енкова, сотрудник компании ExxonMobil Russia Inc. Лицензионный участок Приновоземельский-1 площадью 125 тысяч км² с глубинами моря от 18 до 320 метров «Роснефть» и ExxonMobil будут осваивать сообща. Следует отметить, что шельф Карского моря изучен крайне мало. Здесь пробурено всего четыре скважины на Русановском и Ленинградском месторождениях.

«Роснефть» и ExxonMobil планируют выполнить бурение скважины глубиной 2350 метров на структуре Университетская с буровой установки West Alpha, построенной в Японии, которую до этого ExxonMobil использовала на шельфе Норвегии. До 2017 года на данной структуре предполагается пробурить еще две скважины.

Из норвежского порта Ставангер буровую установку с ледокольным сопровождением отбуксируют в Карское море. При транспортировке и на месте выполнения буровых работ будет задействовано 13 судов: четыре для защиты от айсбергов, четыре для обеспечения платформы всем необходимым, три якорных заюзчика, одно пассажирское судно и одно судно ЛАРН.

Для обеспечения буровых работ уже создана и в настоящее время совершенствуется береговая база, ведется техническое перевооружение причалов на западном берегу Кольского залива в устье реки Лавна. Именно отсюда на буровую платформу будут доставляться буровые и обсадные трубы, а также все необходимое для подготовки бурового раствора. Всего предполагается выполнить от 40 до 50 рейсов судов обеспечения.

Об огромном нефтегазовом потенциале арктического шельфа, и в частности заливов Баренцева и Карского морей (Печорской и Байдарацкой губ), о способах его освоения говорил Леонид Кульпин, гендиректор ООО «НИПИморнефть». Только в Печорской губе ГНЦ ФГУП «Южморгеология» выявлено десять геофизических структур. Шесть наиболее перспективных структур имеют от одного до шести продуктивных горизонтов.

«Газпромнефть-Сахалин», имея 75 лицензий в России и за рубежом, намерена в 2014 году выполнить буровые работы на Долгинском месторождении Печорского моря

С учетом небольших глубин, не более 10 метров, и расстояния от берега от 5 до 26 км, часть месторождений можно осваивать с берега, буря горизонтальные скважины, другие — с насыпных островов. Правда, строительство искусственного острова потребует около 50% финансовых затрат, необходимых на освоение месторождения. Остальные затраты распределяются следующим образом: ГРП — 3,1%, сейсморазведка — 0,3%, прокладка нефтепровода по суше — 0,5%, подводного нефтепровода — 4,3%, бурение эксплуатационных скважин — 19,7%, закупка нефтепромыслового оборудования — 2,1%, строительство берегового резервуарного парка — 3,8%, прочие расходы — 13%.

Что касается Байдарацкой губы, то здесь имеются огромные месторождения газа. Среди них Яраяхское, Яраяхское-море, Лыяхское-море, Юмбьяхское-море. Продуктивные пласты залегают на глубине около 2 км. А сами месторождения

расположены в непосредственной близости от уже существующих газопроводов и газокomppressorных станций.

Глубина моря здесь составляют всего несколько метров, но добычу осложняет ледяной покров, который стамухами, выступами льда при подвижках ледовых полей под воздействием ветра и моря, пропахивает дно, где могут проходить газопроводы. Это потребует использования защитных сооружений для донной арматуры, устьевого оборудования.

Кнут Аанеланд, директор по технологии North Energy, выразил готовность норвежских компаний принять участие в обеспечении работ в российском секторе арктического шельфа и решении вопросов кооперации с российскими компаниями при создании баз снабжения. Он напомнил, что «Роснефть» и Statoil планируют приступить к совместным буровым работам на Персеевском участке в 2018 году.

Севморпуть и Мурманский транспортный узел не были забыты

Под председательством министра транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области Дмитрия Соснина были обсуждены перспективы развития Северного морского пути и комплексного развития Мурманского транспортного узла.

Такое внимание к Севморпути России не случайно. И даже не из-за существенного сокращения пути из Европы в страны АТР. Роль СМП как национальной транспортной коммуникации заключается в том, что этот путь является

«Роснефть» и ExxonMobil планируют выполнить бурение скважины глубиной 2350 метров на структуре Университетская

важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны. СМП объединяет в единую транспортную сеть крупнейшие речные артерии Сибири. Для некоторых районов арктической зоны — Чукотки, островов арктических морей и ряда населенных пунктов побережья Таймырского автономного округа — морской транспорт является единственным средством перевозок грузов и жизнеобеспечения населения.

Сегодня СМП — это единственный и экономически вполне реальный путь к природным кладовым российского Севера, Сибири и Дальнего Востока. По прогнозам экспертов, к 2020–2022 годам перевозка собственных и транзитных грузов по Северному морскому пути может вырасти чуть ли не в десять раз.

Грузовую базу составят 15 млн тонн СПГ завода «Ямал СПГ», который из порта Сабетта необходимо будет доставлять потребителям стран АТР; миллионы тонн нефти Тимано-Печоры, отправляемой со СМЛОП Варандея; 5–7 млн тонн нефти с МЛСП «Приразломная»; нескольких млн тонн из Новопортовска. Плюс транзит норвежского СПГ в Азию из Хаммерфеста и скандинавской железной руды в Китай — а это в общей сложности еще около 10 млн тонн.

Конечно, реализация транзитного потенциала Севморпути невозможна без нормального функционирования трассы, отвечающей всем требованиям отечественной нормативно-правовой базы и нормам международного морского

права по безопасности мореплавания, без поддержания в работоспособном состоянии и развития атомного ледокольного и транспортного флотов.

С учетом ограниченных возможностей государства по развитию инфраструктуры СМП, российское правительство, принимая во внимание отсутствие достаточных финансовых средств в госбюджете, просто обязано проводить протекционистскую политику в интересах тех отечественных и иностранных компаний, которые избрали Арктику сферой своих интересов, приложения сил и финансовых ресурсов.

Необходимо создать условия, стимулирующие инвестиции в развитие промышленности и транспортной системы за счет снижения налогообложения. Среди первоочередных мер имело бы смысл рассмотреть вопрос об освобождении от налога на имущество транспортных судов ледового класса, строительство которых обходится гораздо дороже обычных.

Следует решить вопрос с отсрочкой НДС на вновь построенные на иностранных верфях суда ледового класса, а также на запасные части, закупленные за границей, уменьшить экспортно-импортные пошлины и отменить НДС предприятиям добывающей и перерабатывающей промышленности. Эти меры реально позволят оживить Север.

Ведь еще в конце июня 2004 года на международной конференции «Международная энергетическая политика, Арктика и международное морское право», состоявшейся в Санкт-Петербурге, проявилось желание ряда стран провести интернационализацию Северного морского пути, ввести свободу плавания для торговых и военных судов любых стран.

Особое внимание следует уделить и атомному ледокольному, и транспортному, и усиленному ледового класса флотам. Общий оборот европейского рынка логистических услуг составляет более 600 млрд евро. Потенциал рынка логистических услуг России оценивается в \$120 млрд.

«Роснефть» и Statoil планируют приступить к совместным буровым работам на Персеевском участке в 2018 году

Понятно, что ни о каких логистических операциях в Арктике, покрытой льдами, без атомных ледоколов речи быть не может. Как и освоения арктического шельфа. Об итогах использования СМП в 2013 году, о порядке получения разрешения для плавания по СМП участникам конференции рассказал руководитель ФГКУ «Администрация Севморпути» Александр Ольшевский.

С 2012 года, с момента создания ФГКУ, поступили заявки на плавание по СМП 718 судов, было беспрепятственно выдано 635 разрешений, из них 127 иностранным судам; отказ получили 83 судна, но при повторном обращении и предоставлении всех необходимых документов большая часть из них получила доступ к плаванию по СМП, 18 судам было отказано в использовании нашей морской арктической транспортной магистрали.

Одним из 18 было судно «Арктик Санрайз», которое с членами экологической организации «Гринпис» вначале мешало проведению сейсморазведки геофизическим судном «Виктор Кингисепп», а затем атаковало МЛСП «Приразломная». Капитан этого судна не представил необходимые разрешительные документы для плавания в Арктике.

В 2013 году по сравнению с 2012 годом объем транзитных грузов, перевезенных по СМП, вырос в 1,75 раза.

Для обеспечения безопасности плавания по СМП созданы морские спасательные координационные центры на Диксоне, в Тикси и Певеке. Здесь же, плюс в порту Провидение, созданы передовые пункты базирования средств по ликвидации аварийных разливов нефти. Аварийные партии по ЛРН находились также на всех ледоколах.

О потенциале Мурманского порта, перспективах комплексного развития МТУ рассказал министр транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области Дмитрий Соснин. Строительство запланированных объектов должно завершиться к 2020 году, в том числе, прокладка ж/д ветки

Сегодня СМП — это единственный и экономически вполне реальный путь к природным кладовым российского Севера, Сибири и Дальнего Востока

протяженностью 46 км Выходной–Лавна, четырех ж/д станций и десяти мостов. Будет реконструирован и морской вокзал.

Стиг Нердал, исполнительный директор норвежской организации Transportutvikling, в которую входят семь судовых компаний, два порта, пять судостроительных и тринадцать компаний-поставщиков услуг и оборудования, заявил, что осенью 2014 года представители, как минимум, пятнадцати компаний приедут в Мурманск для организации деловых переговоров с российскими партнерами о перспективах дальнейшего сотрудничества с конкретными коммерческими предложениями, которые сейчас находятся в стадии проработки.

Особое внимание было уделено экологической безопасности при освоении шельфа и выполнении транспортных операций в Арктике

В условиях ухудшения отношений между Россией, с одной стороны, США и странами Евросоюза — с другой, из-за событий на Украине и вхождения Крыма и Севастополя в состав Российской Федерации, можно было предположить, что IV Международная конференция «Логистика в Арктике» может пройти без участия представителей иностранных компаний. Но этого не произошло. В своем выступлении С.Нердал заявил: «Проведение конференции — это бизнес, а не политика».

Понятно, что лозунг советских времен «кадры решают все» не утратил своей актуальности и в настоящее время. Более того, он приобрел небывалую остроту. Квалифицированных рабочих и инженерно-технических кадров катастрофически не хватает, особенно в нефтегазовой отрасли. Эту тему под председательством министра образования и науки Мурманской области Натальи Карпенко обсудили заместитель ректора МГТУ Андрей Кибиткин и директор ГА-ОУ СПО «Мурманский индустриальный колледж» Григорий Шатило.

В Мурманской области создан Координационный совет, который возглавил первый заместитель губернатора Мурманской области Алексей Тюкавин. Этот совет будет тесно сотрудничать с работодателями, чтобы была возможность прогнозировать подготовку кадров на пять и более лет вперед.

Экологическая безопасность в центре внимания

Особое внимание было уделено экологической безопасности при освоении шельфа и выполнении транспортных операций в Арктике. В этой сфере у Мурманской области и Норвегии накоплен богатый 20-летний опыт сотрудничества. Разработан и внедрен совместный план по ЛАРН, проводятся в море, а с 2012 года и на берегу совместные учения, идет обмен информацией о новых технологиях и способах ЛРН.

В 2008 году в Мурманском центре стандартизации и метрологии с помощью Норвегии создана современная лаборатория по определению характеристик перевозимой танкерами нефти в интересах получения оперативной инфор-

Повышенное внимание следует уделить и атомному ледокольному, и транспортному, и усиленного ледового класса флотам

мации по типам используемого оборудования при ЛАРН и наиболее эффективных сорбентов.

В мае 2014 года будут проведены три учения по ликвидации береговых разливов нефти.

Следует отметить, что возможности Северного филиала ФГБУ «Морспасслужба» по ЛАРН и проведению спасательных операций в последнее время значительно возросли. В Мурманск поступило три новых судна. Многофункциональное судно может принять на борт 700 тонн нефтеводяной смеси, на нем имеется водолазная шахта, предназначенная для спуска водолаза под воду в зимних условиях, спасательные средства для 400 человек.

Новый водолазный бот и бонопостановщик также увеличили возможности спасателей. Что касается защиты акватории от разливов нефти, то у ФГБУ «Морспасслужба» имеется 15 км боновых заграждений, более 20 скиммеров общей производительностью 2000 м³/час. Сотрудники ФГБУ «Морспасслужба» несут постоянное дежурство на Варандее, в непосредственной близости от СМЛОП «Варандей», через который ведется отгрузка нефти Тимано-Печоры. У двух десятков сотрудников среди прочего оборудования имеется и ледовый скиммер для сбора нефти.

По завершении конференции состоялись деловые переговоры представителей российских и зарубежных компаний. Конечно же, сложно рассчитывать, что накопившиеся проблемы и трудности будут решены в ближайшее время, но, как говорится, дорогу осилит идущий. А на конференции сделан очередной шаг в развитии сотрудничества российских и зарубежных компаний в интересах совместного освоения богатств арктического шельфа. 