

Материалы Ямало-Ненецкого автономного округа к интернет-конференции «Проблемы и перспективы развития Северного морского пути (СМП) как элемента единой Арктической транспортной системы»

Ямало-Ненецкий автономный округ является одним из ключевых регионов Арктической зоны Российской Федерации. На его территории сконцентрировано более 44 трлн. м³ газа (62% всех запасов России) и порядка 7 млрд. тонн жидких углеводородов (21% всех запасов России), а ежегодные объёмы добычи составляют порядка 80% российского газа (пятая часть его мирового производства) и более 8% нефти и газового конденсата.

В ближайшей перспективе Ямало-Ненецкий автономный округ будет играть ключевую роль в дальнейшем освоении и развитии Центральной Арктической зоны России, а также иметь грузообразующее значение для Северного морского пути за счёт формирования основного объёма грузоперевозок по его трассам.

В 2017 году грузооборот СМП составил 10 млн. тонн, при этом только первая очередь крупнейшего проекта региона «Ямал СПГ» предполагает вывоз 17 млн. тонн СПГ в год, а к 2034 году за счёт подключения проектов освоения месторождений полуострова Гыдан («Арктик СПГ-2», «Арктик СПГ-3»), этот объём достигнет 70 млн. тонн.

Комплексное освоение перспективных территорий севера автономного округа и прилегающих акваторий, обладающих колоссальными запасами газа (25 трлн. м³) и жидких углеводородов (1,5 млрд. тонн) требует развития транспортной инфраструктуры и формирования эффективной логистики грузоперевозок как морским, так и наземным транспортом.

В ближайшие 30 лет в освоение указанных территорий планируется направить не менее 7 трлн. рублей.

Необходимость вовлечения в эксплуатацию ресурсов полуострова Ямал, Обской и Тазовской губ и континентального шельфа Карского моря, как самых богатых месторождениями районов округа, определены Энергетической стратегией России на период до 2030 года, согласно которой одним из наиболее перспективных направлений развития энергетической отрасли России является формирование нефтегазохимического кластера на минерально-сырьевой базе месторождений полуострова Ямал, шельфовых районов Карского моря, Обской и Тазовской губ, в том числе посредством реализации крупных региональных стратегических инициатив государства, региона и бизнеса в части энергетического освоения указанных территорий Арктической зоны России.

Создание промышленных центров добычи на полуострове Ямал и морских месторождениях шельфа Карского моря, а также комплексное освоение указанных территорий с созданием соответствующей транспортной инфраструктуры, будет способствовать удовлетворению перспективных потребностей экономики в энергоресурсах, обеспечению энергетической безопасности страны, устойчивому развитию сопутствующих отраслей промышленности и топливно-энергетического

комплекса в долгосрочной перспективе с учетом системообразующей роли в российской экономике ее энергетического сектора.

Дополнительным фактором опережающего освоения минерально-сырьевой базы полуострова Ямал является постепенное снижение добычи и истощение основных традиционных нефтяных и газовых месторождений континентальной части региона, и, следовательно, необходимости освоения новых перспективных центров добычи в Арктической зоне. Это подтверждается Энергетической стратегией России на период до 2030 года, согласно которой перспективная структура добычи газа в Ямало-Ненецком автономном округе к 2030 году будет смещена в направлении месторождений полуострова Ямал и акваторий Обской и Тазовской губ, призванных компенсировать выпадающие объемы добычи «старых» месторождений (Уренгойского, Медвежьего, Вынгапуровского и Ямбургского). При этом новые районы добычи газа будут обеспечивать более одной третьей объема добычи газа в стране, что не только обеспечит потребности экономики России, но и решит стратегическую задачу диверсификации направлений и товарной номенклатуры экспорта российского газа за счет развития восточного экспортного направления и строительства новых терминалов по производству сжиженного природного газа.

Таким образом, огромный ресурсный потенциал полуострова Ямал и мероприятия по его масштабному освоению послужат мощнейшим драйвером к развитию Арктической зоны России, в связи с чем именно освоение Ямала будет играть решающую роль в долгосрочной перспективе развития нефтегазовой промышленности России.

Однако ускорение темпов освоения Арктической зоны страны, успешное использование ресурсного потенциала региона и его вовлечение в перевозки по трассам СМП зависят от развитой транспортной инфраструктуры. Расположение Ямало-Ненецкого автономного округа в центральной части Арктической зоны и транспортная связанность региона с традиционными районами добычи минерального сырья и углеводородов позволяют включить транспортную систему округа в работу крупных транспортных коридоров Запад-Восток как в сухопутной части, так и в морской – с использованием инфраструктуры Северного морского пути.

В целях снятия инфраструктурных ограничений и устойчивого развития транспортного сообщения региона в долгосрочной перспективе Правительством Ямало-Ненецкого автономного округа формируется единая арктическая транспортная система, включающая в себя создание железнодорожного Северного широтного хода, железнодорожного коридора Обская – Сабетта, или СШХ-2, и дальнейшее развитие морского порта Сабетта, в настоящее время уже обеспечивающего загрузку СМП перевозками сжиженного природного газа проекта «Ямал СПГ» как в западном, так и в восточном направлениях.

При этом реализация данных проектов осуществляется в рамках комплексного подхода, позволяющего обеспечить рациональную логистику грузов (прежде всего жидких углеводородов) из районов активного недропользования Ямало-Ненецкого

автономного округа, а также перспективных районов добычи на полуострове Ямал и арктическом шельфе.

«Северный широтный ход» (СШХ) - один из крупнейших инфраструктурных проектов Арктической зоны Российской Федерации, реализуемый в соответствии с целым рядом поручений Президента Российской Федерации, а также государственными и региональными стратегическими документами развития.

15.09.2018 между Федеральным агентством железнодорожного транспорта и ООО «СШХ» заключено концессионное соглашение о реализации проекта, в настоящее время проект уже находится в активной стадии реализации, осуществляется разработка проектно-сметной документации по его объектам.

Среди основных целей проекта можно выделить следующие:

- создание грузообразующего железнодорожного широтного направления восток-запад, соединяющего Северную и Свердловскую железные дороги, как элемента единой Арктической транспортной системы, и оптимизация загрузки железнодорожной сети ОАО «РЖД», реализация транзитного потенциала и создание условий для полноценного и широкомасштабного взаимодействия экономических районов восточной и западной частей Российской Федерации;

- сокращение протяженности транспортных маршрутов от месторождений Западной Сибири до европейской части России и портов Балтийского бассейна более чем на 700 км, ускорение товародвижения и оборачиваемости грузов, снижение издержек грузовладельцев при транспортировке грузов;

- обеспечение дальнейшего геологического изучения и освоения природно-ресурсного потенциала российской арктической зоны и шельфа арктических морей и содействие равномерному социально-экономическому развитию региона, а также развитию промышленности (в том числе экспортно-ориентированных перерабатывающих производств), повышение конкурентоспособности и экономического потенциала различных отраслей экономики региона;

- обеспечение устойчивого экономического и военного присутствия России в западном и центральном секторе Арктики, повышение национальной безопасности региона;

- социальные цели, заключающиеся в обеспечении транспортной доступности для населения городов Салехард, Надым, пос. Пангоды, создании новых рабочих мест как на самой железной дороге, так и в смежных отраслях, стимулировании предпринимательской и деловой активности населения за счет развития территории.

В рамках проекта предполагается строительство мостовых переходов через р. Обь (2,4 км + подходы 36,7 км) и через р. Надым (1,3 км), строительство железнодорожной линии Салехард – Надым (353,3 км) и усиление/достройка железнодорожных участков Надым – Пангоды (104,1 км), Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево (188,1 км) и Коноша – Котлас – Чум – Лабытнанги Северной

железной дороги (1667 км), включая железнодорожную станцию Обская. Завершение строительства и ввод в эксплуатацию планируется в 2023 году.

Суммарный объем грузов, планируемых к перевозке по Северному широтному ходу, в перспективе составит до 24 млн. тонн грузов в год. Основной грузопоток предполагается в западном направлении и будет представлен главным образом углеводородным сырьем, следующим на экспорт. В восточном направлении в основном предполагается направление грузов освоения.

Создание Северного широтного хода даст дальнейший импульс к изучению и освоению новых месторождений, а последующая его транспортная связь с морским портом Сабетта через инфраструктуру проекта СШХ-2 создаст уникальный транспортный коридор, обеспечивающий прямой железнодорожный выход с центров промышленного развития Урала на осваиваемые месторождения полуострова Ямал, и способствующий ускорению освоения и промышленного развития полуострова и приполярного шельфа, а также экспорт добываемого сырья на премиальные рынки через морской порт Сабетта.

«Северный широтный ход-2» (СШХ-2) – ключевой элемент формируемой на Ямале транспортной системы и включает усиление линии ПАО «Газпром» Обская – Бованенково, строительство новой линии Бованенково – Сабетта и их синхронизацию со смежной инфраструктурой, включая СШХ и морской порт Сабетта.

Проект СШХ-2 призван обеспечить круглогодичную транспортную связь порта Сабетта с континентальной инфраструктурой (в том числе с СШХ) и с масштабными добывающими проектами на полуострове Ямал, в первую очередь с Бованенковской и Тамбейской группами месторождений.

Опережающее начало освоения Харасавэйского месторождения и существенный прирост запасов Тамбейской группы позволят обеспечить значительное, до 10 млн. тонн в год, увеличение грузовой базы СМП за счёт вывоза жидких углеводородов, а также сократить транспортно-логистические издержки недропользователей и грузоотправителей по сравнению с альтернативными каналами экспорта.

Планируемый срок реализации проекта - 2020-2022 годы, грузовая база проекта по максимально консервативной оценке составит 8 млн. тонн в год.

Стратегическая значимость проекта для развития Арктической зоны России отмечена на федеральном уровне (Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Президиум Государственной комиссии по вопросам развития Арктики), а ключевыми эффектами от проекта для Российской Федерации являются надёжное обеспечение освоения крупнейшей нефтегазовой провинции России, увеличение грузопотока по СМП и значительные эффекты для бюджетной системы и отраслей экономики.

Предварительный объём бюджетных эффектов от проекта СШХ-2 может составить порядка 400 млрд. рублей в ценах 2018 года.

Кроме того, реализация проекта СШХ-2 также окажет ряд эффектов для недропользователей и грузоотправителей, включая создание круглогодичного канала транспортировки грузов, оптимизацию логистических издержек до 60%, а

также диверсификацию каналов экспорта углеводородов по СМП с возможностью перенаправления грузопотоков – в рамках ТЭО проекта СШХ-2 были проведены детальные расчёты текущих и планируемых тарифных параметров перевозок как завоза генеральных грузов и грузов освоения и снабжения месторождений (в разбивке по типам грузов), так и вывоза жидких углеводородов.

Помимо недропользователей, проект также окажет синергетический эффект для смежных отраслей экономики, а также дополнительные эффекты для перевозчиков (в том числе морских), стивидоров, судостроительных компаний, судовладельцев, ФГУП «Росморпорт» и т.д.

В настоящее время проект СШХ-2 находится в высокой степени готовности: с привлечением ведущих научных и экспертных организаций нефтегазовой и транспортной отраслей завершена разработка технико-экономического обоснования проекта, учитывающее все его ключевые параметры (грузовая база, тарифные решения, опции и риски, предложения по синхронизации со смежной инфраструктурой и т.д.), разработана ПСД на участок Бованенково – Сабетта, согласно поручениям Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации ведётся разработка организационно-правовой и финансовой моделей проекта.

Для синхронизации проекта СШХ-2 со смежной инфраструктурой потребуется дополнительное **развитие морского порта Сабетта**, включая акваторию и подходной канал, и **создание флота арктических танкеров**.

Проект развития морского порта Сабетта предусмотрен целым рядом организационно-распорядительных документов Правительства Российской Федерации, что подчеркивает его государственную стратегическую и экономическую значимость для обеспечения инфраструктурного развития Арктической зоны России.

В настоящее время развитие портовой и припортовой инфраструктуры морского порта Сабетта осуществляется в рамках проекта «Ямал СПГ» и не учитывает реализацию проекта СШХ-2, для чего в рамках ТЭО проекта СШХ-2 проведён соответствующий анализ и подготовлены предложения по дополнительному развитию соответствующей портовой и припортовой инфраструктуры (причалы, склады, логистические терминалы).

Комплексное развитие логистических возможностей порта Сабетта, благоприятное расположение вблизи месторождений районов перспективного недропользования и трасс Северного морского пути, прямой круглогодичный доступ к морским маршрутам доставки на международные экспортные рынки позволят оперативно перенаправлять потоки грузов, снизить логистические издержки грузоотправителей и в значительной мере повлиять на конкурентоспособность продукции предприятий Ямало-Ненецкого автономного округа и Северного Урала, в том числе обеспечив положительный мультипликативный эффект для бюджетной системы всех уровней.

В соответствии с ориентирами, установленными Правительством Российской Федерации в Энергетической стратегии России на период до 2030 года, в перспективе указанные преимущества морского порта Сабетта позволят

рассмотреть вопрос создания на его прилегающей территории многопрофильного технологического промышленного кластера с рядом крупных экспортно-ориентированных производств и зоны высокотехнологической нефте- и газохимической переработки, продукция которой также сформирует грузовую базу Северного морского пути.

Необходимо также отметить, что освоение Центральной Арктической зоны России и реализация крупномасштабных инфраструктурных проектов потребует значительных поставок строительных грузов и грузов Северного завоза, объём перевозок которых, в том числе по инфраструктуре СМП, будет только увеличиваться, в связи с чем в перспективе порт Сабетта может также рассматриваться как база берегового обеспечения «шельфовых» проектов Карского моря и прилегающих акваторий.

Таким образом, дальнейшее развитие морского порта Сабетта направлено на обеспечение возможности экспорта значительного объёма жидких углеводородов, добываемых в районах перспективного недропользования, а эффективная система логистики и конкурентоспособные тарифные решения, обеспечивающие экономическую эффективность их транспортировки по создаваемой инфраструктуре, позволят наращивать объёмы грузоперевозок по трассам СМП.

Проведённые расчёты показывают, что для обеспечения эффективности грузоперевозок по СМП необходима конкурентоспособная морская логистика судами ледового класса Arc4 – Arc7.

Опыт ПАО «Газпром нефть» при вывозе нефти Новопортовского месторождения с терминала «Ворота Арктики» в Обской губе демонстрирует достижение указанного эффекта при обеспечении её перевалки на рейде морского порта Мурманск.

Это также подтверждается результатами технико-экономического обоснования проекта СШХ-2, согласно которому помимо естественного повышения эффективности эксплуатации судов ледового класса, схема экспортных перевозок жидких углеводородов с перевалкой в Мурманске позволяет оптимизировать стоимость их морской логистики до 25%.

Учитывая изложенное, увеличение грузооборота морского порта Сабетта за счёт перевалки дополнительных объёмов жидких углеводородов в результате реализации проекта СШХ-2, а также рассчитанная эффективность морской логистики грузов требуют проведения ряда мероприятий, включающих дополнительное развитие мощностей порта Сабетта, расширение операционной акватории и подходного канала, создание дополнительного флота арктических танкеров, а также рассмотрение возможности создания инфраструктуры для перевалки экспортных объёмов жидких углеводородов в Мурманской области.

Таким образом, проводимая в настоящее время Правительством Ямало-Ненецкого автономного округа работа по формированию на территории региона единой арктической транспортной системы направлена, в том числе, на

выполнение задач по увеличению грузооборота СМП, поставленных в Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204.

Формирование указанной транспортной инфраструктуры в увязке с развитием Северного морского пути будет содействовать развитию Арктической зоны Российской Федерации посредством комплексного подхода к реализации проектов развития промышленной, энергетической и транспортной инфраструктуры региона, созданию и функционированию промышленно-производственных объектов для формирования грузовой базы арктических морских портов, обеспечит стратегические интересы и национальную безопасность страны в Арктике и окажет мультипликативный эффект для социально-экономического развития макрорегиона и Арктической зоны в целом.