

По мере приближения подписания соглашения между Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока, правительством Камчатского края и ПАО «НОВАТЭК» о строительстве терминала по перегрузке сжиженного природного газа в бухте Бечевинской, которое должно произойти на полях Восточного экономического форума, в социальных сетях стали появляться негативные отзывы, касающиеся этого проекта.

Одни сетевые аналитики берут на себя смелость утверждать, что реализация морского перегрузочного комплекса (МПК) невозможна, вторые сомневаются в его рентабельности, спорят об экологических последствиях. Хотя, по моим наблюдениям, публика, радеющая об экологии со страниц социальных сетей, чаще других наших сограждан не утруждает себя использованием урн для окурков и опорожненных банок из-под пива.

Первым ответить проще всего. Для компании, которая смогла создать за Северным полярным кругом, в поселке Сабетта, уникальный завод и сопутствующую ему социальную и транспортную инфраструктуру, не составит труда построить на территории с куда более благоприятными климатическими условиями МПК.

Основной аргумент второй категории оппонентов, состоящий в том, что перегрузка СПГ и неизбежные при этом потери газа, а также немалые затраты на строительство терминала сделают его нерентабельным, требует подробного рассказа о проекте.

Долгое время оставался нерешенным вопрос с размещением терминала по перегрузке СПГ. В качестве таких мест предлагалась Авачинская губа, бухты Русская и Бечевинская. Последняя, расположенная в 90 километрах от краевого центра, является одной из самых северных из незамерзающих камчатских бухт.

Первоначально все стороны склонялись к размещению терминала в Авачинской губе, на берегах которой, в основном, создана необходимая транспортная и энергетическая инфраструктура, что в значительной степени снижает стоимость реализации проекта.

Но несколько факторов заставили пересмотреть первоначальное решение. В конечном итоге выбор экспертов остановился на бухте Бечевинской, имеющей прямой выход в Тихий океан.

В настоящее время решается вопрос о предоставлении ПАО «НОВАТЭК» земельного участка и получение им в аренду прилегающей акватории. Также инициированы правовые процедуры о получении инициатором проекта статуса резидента территории опережающего развития.

В бухте Бечевинской планируется развернуть дноуглубительные работы и создать защитные сооружения от цунами.

Ориентировочная стоимость проекта оценивается в 108 миллиардов рублей, из которых частные инвестиции составят 69,5 миллиарда. В качестве срока выхода терминала на проектную мощность называется 4 квартал 2022 года. Согласно заявлению заместителя председателя правления ПАО «НОВАТЭК» Дениса Храмова, перегрузочный комплекс планируется мощностью 20 миллионов тонн в год и будет включать в себя две очереди с объемом каждой около 360 тысяч м³.

Часть экспертов, как и камчатские оппоненты, высказывают сомнения в рентабельности предлагаемого «НОВАТЭК» проекта, но при этом делают существенные оговорки об объемах перевозимых грузов, о ценах на голубое топливо, о возможности государственной поддержки... Хотя уже известно, что бюджетные вложения в проект составят 38,5 миллиарда рублей. Основная часть российских и зарубежных экспертов уверена в рентабельности проекта без всяких оговорок. В самой компании окупить затраты на строительство терминала планируют за пять лет.

Леонид Михельсон в одном из недавних своих выступлений заявил, что фрахт, а, следовательно, и эксплуатация танкеров ледового класса обходится на 50 процентов дороже, чем обычных газоналивных судов. По расчетам «НОВАТЭКа», челночная технология позволяет в значительной степени снизить стоимость доставки сжиженного природного газа потребителям в странах Юго-Восточной Азии. Этим, в частности, объясняется интерес к реализации проекта со стороны потенциальных инвесторов из Японии, Южной Кореи, Франции и Китая. Более определено заявили о своем желании участвовать в строительстве МПК две компании Страны восходящего солнца – «Marubeni» и «MOL».

Использование технологии челночных перевозок с перегрузом в бухте Бечевинской позволяет осуществлять навигацию в течение всего года. Опытным путем ПАО «НОВАТЭК» доказало возможность эксплуатации на трассе Северного морского пути танкеров ледового класса в зимний период. В январе текущего года танкер «Эдуард Толь» прошел без ледокольного сопровождения от Берингова пролива до Обской губы.

По расчетам для бесперебойной круглогодичной эксплуатации трассы потребуется около 15 танкеров ледового класса. Такого количества судов в России нет. Потребуется фрахт танкеров под флагами других стран.

И тут возникает сложность. Минпромторг выступает с идеей запрета с 2019 года использования новых иностранных судов для перевозки нефти, газа и угля, добытых в российской Арктике. Леонид Михельсон считает эту идею несостоятельной, тормозящей развитие челночной транспортировки углеводородов в Арктике. Тем более что намечается экспорт СПГ не только на восток, но и на запад.

В «НОВАТЭКе» планируют создание перегрузочного терминала СПГ в Мурманске такой же мощностью. Следовательно, потребуется еще большее количество танкеров ледового класса большого водоизмещения, на создание которых на российских судостроительных верфях при нынешних условиях могут потребоваться десятилетия. Михельсон считает, что нужно не запрещать использование иностранного флота, а создавать для отечественной судостроительной промышленности преференционные условия, в которых она сможет конкурировать с зарубежными коллегами.

Точку зрения руководства «НОВАТЭКа» поддержал и Дмитрий Медведев. В рамках поручений премьер-министра, сформулированных им по результатам совещания, проведенного на Камчатке 10 августа, дано указание Минтрансу и Минпромторгу проработать вопрос «об осуществлении перевозок СПГ и газового конденсата в каботаже судами, плавающими под флагами иностранных государств».

Интерес федерального центра к строительству МПК на Камчатке понятен. Создание терминала по перегрузке СПГ в бухте Бечевинской, кроме реализации планов развития «НОВАТЭКа» позволяет решить несколько задач общегосударственного значения.

Во-первых, оптимизировать транспортную логистику при доставке СПГ, других углеводородов с месторождений в Арктике в азиатские страны, а также сделать шаг для возможного завоевания рынка в Океании, Австралии, Южной Америке.

Во-вторых, стимулировать использование транспортно-логистического потенциала Северного морского пути со стороны широкого круга международных судоходных компаний. С выходом терминала на проектные мощности возможно создание нового независимого центра формирования цены СПГ для потребителей в Азии, не исключено также, – что и в ряде стран Нового света. Его появление создаст дополнительные конкурентные вызовы для производителей и перевозчиков сжиженного природного газа в США. Поэтому нетрудно спрогнозировать их противодействие реализации проекта. Не здесь ли следует искать причины появления в социальных сетях противников строительства МПК на Камчатке?

Следует также понимать, что создание терминала в бухте Бечевинской может стать первым этапом превращения Петропавловска-Камчатского в крупный логистический хаб на трассе Национальной арктической транспортной линии (НАТЛ). Она предусматривает организацию трансарктического морского транспортного коридора, проходящего через акватории трех океанов – Тихого, Северного Ледовитого и Тихого.

НАТЛ рассчитана на перевозку, в основном, контейнерных грузов в таком же челночном режиме, как и поставки СПГ с месторождений на полуостровах Ямал и Гыдан в Азию и Европу, с точками входа и выхода: на западе – в Мурманске, на востоке – в Петропавловске-Камчатском, то есть там, где намечается строительство газовых перегрузочных комплексов.

Потенциальный объем перевозок по НАТЛ эксперты оценивают в 60 миллионов тонн для международного транзитного потока, и не менее 51 миллиона тонн для каботажных перевозок.

Концепция создания в Петропавловске-Камчатском порта-хаба закреплена в официальной доктрине конкурентной модели Северного морского пути, разработанной автономной некоммерческой организацией «Аналитический центр при Правительстве РФ» по заказу Минвостокразвития. Остается добавить, что инициаторами разработки

концепции челночных перевозок по Севморпути с перегрузом с судов ледового класса на обыкновенные выступили правительство региона и акционерное общество «Корпорация развития Камчатского края».

Создание в бухте Бечевинской МПК позволит решить и ряд региональных задач. Край получит нового мощного налогоплательщика и около сотни дополнительных рабочих мест с высокой заработной платой. Еще большее количество рабочих и инженерно-технических сотрудников будет задействовано на строительстве терминала. В ходе его возведения возникнет необходимость в серьезном развитии дорожно-транспортной и энергетической инфраструктур. Терминал поможет также решить топливную проблему, стоящую перед краем.

Существующие на полуострове месторождения природного газа не способны обеспечить потребности региона с активно развивающейся экономикой в голубом топливе. Ликвидировать разрыв между существующими запасами и потребностями сможет использование отпарного газа, который образуется при перегрузке с танкера на танкер.

В уже упоминавшихся поручениях Дмитрия Медведева дано указание Минэнерго, Минэкономразвития, Минфину и правительству Камчатского края до 1 ноября проработать вопрос о газоснабжении полуострова «с учетом реализации МПК».

Разумеется, что при этом возникнет вопрос доставки топлива от терминала в Бечевинской бухте к потребителям. Есть, как минимум, два варианта решения этой проблемы.

Первый предполагает строительство трубопровода от бухты Бечевинской до уже созданной системы газоснабжения. Второй способ предусматривает перевозку в Петропавловск-Камчатский голубого топлива, вновь переведенного в жидкое состояние, двумя специально построенными танкерами небольшого дедвейта.

Специалисты считают морскую транспортировку менее затратной. Не исключаются и другие варианты, вплоть до тех, которые сегодня мы можем посчитать фантастическими. Но давайте согласимся, что еще несколько лет назад нам и

возможность создания на Камчатке СПГ-терминала с масштабными объемами переработки грузов казалась абсолютно невероятной.

Николай ПЕГИН,

генеральный директор АО «Корпорация развития Камчатки»