Министр природных ресурсов и экологии РФ Сергей Донской дал интервью журналу «Коммерсантъ. Власть»

Автор *wastex*
Создано *09/12/2014 - 10:18*

«России для освоения шельфа надо опираться на свои мощности»,- говорит министр природных ресурсов и экологии Сергей Донской.
Весной 2015 года Россия подаст заявку в комиссию ООН по границам континентального шельфа на присоединение 1,2 млн кв. км в Северном Ледовитом океане. О том, что произойдет в случае одобрения заявки, "Власти" рассказал министр природных ресурсов и экологии Сергей Донской.

Есть ли предварительные расчеты затрат на добычу полезных ископаемых на присоединяемой территории?

По оценкам экспертов, в этой части минимальные извлекаемые ресурсы составляют 4,9 млрд тонн условного топлива. Исходя из этих данных, можно ожидать затраты от 5-6 трлн рублей, что сопоставимо с хорошим бюджетом развития отраслей, например судостроения. Большая часть средств будет направлена на создание инфраструктуры. Поскольку России для освоения шельфа в первую очередь надо опираться на свои мощности, мы делаем акцент на развитие сопутствующих и обеспечивающих отраслей. С этой же целью, а также чтобы освоение месторождений происходило эффективно, мы создаем для госкомпаний, работающих на шельфе, специальные условия, предоставляем льготы. Затраты в 5-6 трлн рублей — это только предварительная и примерная оценка. Нужно понимать, что прогнозные цифры в любом случае будут отличаться от реальных, которые мы получим только тогда, когда в арктической зоне начнут реализовываться реальные проекты.

У нас только две компании имеют право работать на шельфе: это "Газпром" и "Роснефть", и в зависимости от того, какую стратегию каждая из компаний выберет, будет меняться объем затрат, требуемый для освоения месторождений.

Есть ли у нас сейчас технологии, с помощью которых мы могли бы работать в тяжелых арктических условиях?

Нигде в мире таких технологий нет. И "Приразломная", и "Победа", и "Ямал СПГ" — все это уникальные проекты, у которых нет аналогов. Сейчас вопрос состоит в том, как быстро мы сможем разработать технологии и подготовить оборудование, чтобы запускать новые проекты в Арктике. В первую очередь для этого нужны системные условия. Например, специальная нормативная база, стимулирующая строительство инфраструктуры, а также оптимальная

налоговая система, позволяющая делать именно такие проекты инвестиционно привлекательными. Кроме того, необходимо как можно скорее снимать излишние административные барьеры, и решению этого вопроса министерство уделяет повышенное внимание. Они не только сдвигают реализацию северных проектов во времени, но и генерируют дополнительные затраты.

Вместе с тем в основу современной системы комплексного развития Арктики заложены принципы рационального природопользования. То есть решение задач по промышленному и социальному развитию арктической зоны должно быть максимально сбалансировано с точки зрения экологической безопасности этого уникального региона. Соблюдение этого условия должно стать приоритетным для российских нефте- и газодобывающих компаний.

Из-за санкций многие иностранные компании, например Exxon Mobil, были вынуждены приостановить свое участие в проектах по разработке и добыче углеводородов в Арктике. Есть ли у России мощности для самостоятельного осуществления добычи?

Говорить о том, что Россия сейчас сможет самостоятельно бурить и строить добычные платформы, слишком оптимистично. Но в любом случае мы должны к этому прийти. Уже сейчас создаются необходимые мощности по судостроению, а также компании, которые будут предоставлять услуги по сейсморазведке и т. д. Нужно восстанавливать многие производственные предприятия, которые у нас не востребованы, по сути, еще с конца 1980-х годов. Тогда Россия самостоятельно, без привлечения зарубежных партнеров осваивала арктический шельф. В 1990-х годах было потеряно много ресурсов, и сейчас, когда мы возвращаемся в Арктику, многие вещи приходится делать заново.

Также есть спрос на развитие инфраструктуры и технологий. Наши компании планируют продолжать работать в арктических проектах, поэтому есть необходимость в развитии собственного производства, появлении на этом рынке новых, но именно российских субподрядчиков. Финансирование ряда проектов может происходить за счет средств бюджетов различного уровня с использованием механизмов государственно-частного партнерства.

Как отразились санкции на промышленном освоении шельфа компаниями? Нужна ли им помощь?

Компании сами должны сформулировать свои ориентиры с учетом того, что ряд партнеров приостановил свою деятельность в проектах, и поставить себе задачи — куда дальше двигаться, какие работы вести и в какие сроки. Мы со своей стороны готовы помогать и помогаем бизнесу в рамках наших компетенций. От "Роснефти", "Газпрома" и других компаний, которые оказались в санкционных списках, мы ждем конкретных предложений. В частности, недавно к нам пришла компания "Новатэк" с конкретным предложением о том, что в условиях санкций они хотели бы сконцентрировать свои ресурсы на добыче и экспорте газа. Мы это

предложение поддержали, и в итоге работа "Новатэка" по данному направлению будет активизирована в ближайшее время.

В 2013 году "Роснефть" получила лицензию на разведку и добычу углеводородов на Альбановском участке шельфа Баренцева моря. В Greenpeace утверждают, что значительная часть этого участка попадает в границы природного заказника "Земля Франца Иосифа" и добычу там вести нельзя. Почему была выдана лицензия на освоение "Роснефтью" месторождения в охраняемой природной зоне?

Как мне докладывали коллеги, при подготовке документов произошло совпадение координат, и лицензионный участок захватил зону национального парка. В настоящее время лицензия по Альбановскому участку находится на стадии пересмотра и корректировки границ. Охранная зона из финального варианта лицензии обязательно будет исключена.

Каковы перспективы развития Северного морского пути в контексте нынешнего российского "разворота на Восток"? Каков прогноз по грузовой базе на этом направлении, с учетом наличия конкурентных маршрутов, вроде пути через Суэцкий канал? Каковы перспективы перевозки по этому направлению коммерческих грузов, например, из Китая или Японии?

В целом Северный морской путь (СМП) находится только в самом начале своего восстановления, но сейчас уже понятно, что для запланированного освоения арктических территорий он просто жизненно необходим.

Я хочу отметить, что вообще нельзя ставить такую самостоятельную задачу, как развитие СМП. Причина в том, что СМП — это система транспортно-логистического обеспечения инвестиционных проектов, связанных, главным образом, с освоением углеводородных ресурсов арктического шельфа и побережья. Речь идет о поставках оборудования и материалов для обустройства месторождений, а затем — о вывозе продукции и обеспечении деятельности промыслов. Если будет нечего обеспечивать, то не будет и необходимости в развитии инфраструктуры. Незачем будет строить новые ледоколы, порты, развивать навигационное и гидрографическое обеспечение, систему связи, поисков и спасения и т. п.

Но я думаю, что перевозки будут. Например, у проекта "Ямал СПГ" законтрактован почти весь объем плановой добычи. Около трети предполагается поставлять в восточном направлении по СМП. Нельзя исключать, что в восточном направлении будет поставляться и часть добываемой нефти, по крайне мере, технические возможности для этого есть. А это приведет к развитию инфраструктуры СМП, снижению рисков мореплавания, а в итоге — к снижению расходов транспортных компаний. Как следствие, СМП станет более привлекательным и для чисто транзитных перевозок — как на восток, так и на запад. При этом нужно отметить, что не менее 80% грузоперевозок по трассе СМП будут нести не транзитный характер, а обеспечивать внутренние российские перевозки. Речь идет о

~~Сабетте ("Ямал СПГ"), Новом Порте и подобных проектах. Хоть путь по морю и~~ имеет свои недостатки, обусловленные, в частности, зависимостью от погодных условий, в любом случае это более гибкий вариант транспортировки как оборудования, так и нефти и газа, чем, например, Транссиб. Там есть ограничения по мощностям, по доступу, и в целом с точки зрения выстраивания логистики путь по железной дороге получается более сложным. Суэцкий канал, расширение которого планируется в 2016 году и которое приведет к росту как тоннажа судов, так и скорости их прохождения по каналу, не является в прямом смысле конкурентом СМП. Планируется, что он будет использоваться большую часть года для поставок арктического сырья на рынок Азиатско-Тихоокеанского региона. СМП является альтернативой Суэцкому каналу для поставки ряда грузов, в основном полезных ископаемых (углеводороды, руды и т. п.), в благоприятный период летне-осенней навигации. Оценивая перспективную грузовую базу, можно исходить из прогнозных объемов добычи нефти и газа на арктических месторождениях, вывоз продукции которых осуществляется или планируется морским путем. Если мы суммируем как объемы добычи в соответствии с уже утвержденными документами по разработке месторождений, так и заявленные планы компаний в отношении уже открытых месторождений, то получим немногим более 50 млн тонн нефти и СПГ после 2020 года. Но при этом надо учитывать, что половина будет добываться на побережье и шельфе Печорского моря и лишь небольшая часть этих грузов будет транспортироваться по СМП. Собственно СМП будет обеспечивать вывоз нефти и СПГ из северных районов Западной Сибири — как в западном, так и восточном направлении. В итоге можно ожидать объем транспортировки углеводородного сырья по СМП в районе 30-35 млн тонн в обоих направлениях. Со своей стороны наше министерство должно обеспечивать экологическую безопасность использования СМП. Минприроды России ведет работы по созданию системы прогноза и мониторинга хозяйственной деятельности на арктическом шельфе России, связанной с освоением углеводородных ресурсов и развитием транспортной схемы. Это необходимо для прогнозирования чрезвычайных ситуаций техногенного характера, которые представляют угрозу для экологических систем Арктики.
Источник информации: Пресс-служба Минприроды России [1]

Источник: http://www.wastex.ru/node/2987

Ссылки:
[1] http://www.mnr.gov.ru