Борис МАРЦИНКЕВИЧ

НАШ ОТВЕТ ДИКАРЯМ

Как энергетики развивают Сибирь и Дальний Восток

НЕМАЛЫЙ ОБЪЁМ критики проекта "Восток Ойл" продиктован одним лейтмотивом: это же экспорт непереработанных ресурсов, вывозить сырьё могут только дикари, а мы-то ведь не такие! Мы умные, мы точно знаем, что нефть на экспорт нельзя, что нужно только продукты её переработки, а ещё лучше — и их не вывозить, всю нефть использовать только внутри России, вот тогда и заживём. Цены на моторное топливо внутри страны мгновенно рухнут до нуля, и вот тут-то наступит счастье.

Мысль ценная, при этом ну явно же исключительно патриотическая, как я вообще могу против этого что-то иметь? Могу. Потому что вышесказанное — не мысли, а нечто иное.

Начнём по порядку: "вывозить непереработанное сырьё на экспорт могут только дикари". Авторы этой чудной идеи уверенно отказываются от собственного родства, проклиная своих родителей и бабушек с дедушками. Если для вас те, кто строил скважины, дороги, трассы, населённые пункты в стылых болотах Ямала, те, кто изобретал, создавал технику, способную работать в таких условиях, — дикари, то вы-то кто? Для вас электричество — из розетки, газ — из конфорки плиты, моторное топливо — из пистолета на заправке, потому как вы — вершина развития цивилизации, а все те, кто это обеспечил, — дикари? Не забудьте только, что дикарями вы объявили не только уходящее поколение советских нефтяников, газовиков и нынешних представителей этих невероятно сложных и интересных профессий. Дикари для вас — жители Узбекистана, Азербайджана, Казахстана, Туркмении, Соединённых Штатов, Ирана, Венесуэлы, Мексики, Канады, Австралии и ещё десятка стран.

А теперь — к сугубой практике. Срок хранения нефти больше, чем срок хранения бензинов, керосина и дизельного топлива — таковы законы химии. Если эти законы не нравятся — просто подберите себе любую другую планету, их во Вселенной огромное количество. Разные НПЗ используют разные смеси нефти различных марок, потому, собственно, мировой рынок нефти и возник, и существует.

Вы желаете, чтобы Россия с этого рынка самовыпилилась? Тогда в качестве реального примера — наши НПЗ в Комсомольске-на-Амуре и в Хабаровске, которые работают в дефицитном на топливо регионе, но поставляют нефтепродукты на экспорт. Эти заводы нещадно критикуют: какой такой экспорт, если самим не хватает? Критики — альтернативно умственно одарённые, поскольку просто не знают, как перерабатывается нефть. Конечные продукты — не только бензин, керосин, дизельное топливо, но ещё и мазут с гудроном. Хочешь получить бензин — придумывай, куда деть мазут, гудрон и асфальтовые фракции. Дальневосточные НПЗ нашли покупателей за пределами России, поскольку нет другого выхода: некуда девать такое количество мазута с гудроном.

Вы хотите, чтобы все 500 млн тонн нефти, ежегодно добываемой в России, полностью перерабатывались у нас? Ну тогда изобретите способ как-то использовать десятки миллионов тонн мазута, изобретите способы утилизации озёр гудрона.

Но и это ещё не всё. "Экспортировать только продукты нефтепереработки"… А что, весь мир сидит и ждёт, когда же Россия, наконец, начнёт забирать себе всё больший и больший сегмент рынка? Конкурентов — ни одного, а те, кто есть, спят и видят, как Россия разрешит им закрыть свой бизнес? Точно? То есть можно уйти со всех рынков нефти и тут же подмять под себя весь мировой рынок нефтепродуктов? Вынужден ещё раз посоветовать поискать более подходящую планету. У нас в распоряжении только Земля, у нас тут на международных рынках — звериный оскал империализма.

Если без красиво-гладких слов, то Россия оттяпала себе кусок рынка сырой нефти, и теперь задача не одна, а две: суметь не отдать никому этот сегмент, но прибыль не разбрасывать в разные стороны, а собирать в финансовый таран, который необходим, чтобы медленно, но с неотвратимостью асфальтового катка наращивать процент за процентом российскую долю рынка нефтепродуктов. Почему медленно? Да потому, что наши НПЗ по своему оборудованию всё ещё не полностью российские. В предыдущие годы объём закупок оборудования за рубежом — до 6 млрд долларов ежегодно, чтобы мало не было. 6 млрд долларов ежегодно — не для поддержки нефтегазового отечественного машиностроения, а машиностроителям Европы и тех же Штатов. Не для создания рабочих мест у себя дома, а для того, чтобы не оставались без работы европейские компании. Нормально? Правильно — нет. Почему медленно? Да потому, что менеджмент наших нефтяных компаний заточен под импорт этого оборудования, а государство такой заточке никак не препятствует.

Логика нефтяных компаний понятна: нужен результат, премия зависит от скорости его достижения, потому "Бейкер Хьюз" — и никаких проблем. Логика правительства, которое разрешило параллельный импорт, да ещё и сняло все пошлины на ввоз, мне просто недоступна — это не для средних умов, судя по всему. Вот там у нас стонут металлурги, у которых спрос на их продукцию упал, вот тут у нас с недоумением смотрит на происходящее, к примеру, Череповецкий литейно-металлургический завод, с огромным трудом выцарапывающий заказы внутри России на 2–3 млрд в год, но не долларов, а рублей. А вот тут — жизнерадостные чиновники правительства: Штаты нам продавать оборудование не хотят, а мы им в отместку через Турцию на имя компаний, в Казахстане зарегистрированных через Грузию, возьмём, да и закупим. Вы считаете, что мышление всей этой бравой публики удастся изменить в одночасье? Тогда вы — идеалисты, к огромному моему сожалению. Не демократ я ни разу, потому уверен, что мышление можно исправить быстро только при наличии жёсткой государственной воли. Не либеральной размазни на тему "рынок всё порешает", "эффективный частный собственник" и прочего бреда, а только при наличии жёсткой государственной воли.

Нефтяных компаний у нас немало, но их точно не бесконечное количество, определить перечень, номенклатуру критически важного оборудования сложно, но можно. Но после этого заниматься не тендерами, а созданием чётко очерченного пула наших КБ и наших заводов, которые способны потянуть замещение всего этого ассортимента. Государственных нет, поскольку наприватизировались до зелёных соплей? Так ведь тоже не бином Ньютона: государственный заказ на несколько лет вперёд в обмен на выполнение жёстко заданных условий. Количество рабочих мест, оплата обучения в вузах и средних учебных заведениях необходимого количества специалистов, уровень и система заработной платы, решение жилищных проблем — список требований создать вполне можно. Вы что-то подобное видите? Вот и я только параллельный импорт наблюдаю. Оборудование для НПЗ весьма и весьма материалоёмко, металлических конструкций потребуется сотни тысяч, если не миллионы тонн. Это что — плохо? ЕС со своими санкциями наших металлургов к себе не пускает, они в ответ пытаются слябы с чушками куда-то в Азию пристроить. Так дайте и им госзаказ, но только без этой чуши собачьей с привязкой цен к уровню, которые нам в России задаёт английский "Аргус", а по простой формуле: себестоимость плюс норма прибыли. Не пойдут владельцы металлургических комбинатов на такие условия? Так тогда упритесь рогом, но проект строительства нового металлургического комбината в Сухом Доле рядом с Большим Камнем, который рядом с Владивостоком, предложенный Роснефтью, реализуйте в сжатые сроки.

Вы хотите конкуренцию в России, господа из правительства и ФАС? А кто вам сказал, что одним из конкурентов не может быть само государство-то? В книжке "Экономикс" так прописано? Выкиньте её в мусорку и займитесь делом, а не носитесь с идеей складирования прибылей бюджета в очередные фонды, но теперь не в долларах, а в юанях.

МЕЧТАТЬ О ТОМ, что в одночасье всё разом можно изменить — дело хорошее и простое, если не позволять себе задумываться о том, что для реализации мечтаний нужен алгоритм действий. Шаг за шагом, по долгосрочному плану. Да, от устойчивой идиомы "долгосрочный централизованный план" экономическая часть нашего правительства либо падает в обморок, либо плюётся ядом и шипит, что та гадюка, — но это наша с вами реальность, мы в ней живём. Можно влиять на настроения среди тех, у кого либеральные постулаты давным-давно отшибли мышление не только государственное, но мышление вообще? Я убеждён, что не только можно, но и нужно. В обществе должен сложиться запрос на такую стратегию, это должно перестать быть жупелом, которым детишек пугают. Не хотят этого наши федеральные СМИ? Не хотят. Это с моей стороны не критика, а просто констатация факта, данного всем нам в ощущениях. Нас много лет отучают мыслить, заставляя белками в колесе крутиться каждый божий день. На наших шеях камнем — растущие цены при стабильных зарплатах, ипотечные кредиты, дабы обеспечить жильём себя и подрастающих детей, которым хочется ещё и достойное образование дать. Мы устаём, нам некогда, мы не высыпаемся, но вечером-то подремать у телевизора или у монитора компьютера и послушать "из оттуда" про то, какие развесистые лопухи Европой правят, — это ж милое дело! А если надоело про фон дер Шольца, кнопкой на пульте р-р-раз — и там уже певицы ртом и криминальные новости, а то и сериал про бандитов с милиционерами. Вот и получается, что мы — сами по себе, а финансово-экономическое крыло правительства — само по себе. Но наши доморощенные либералы, что тот ёж, — птицы гордые, не пнёшь — не полетят. Пинать можно и нужно — через депутатов, встречи с которыми никто не отменял, через общественные конференции. Просыпаться пора, но не ради огульной критики, а ради того, чтобы предлагать альтернативу, разумную, просчитанную. Критикуя — предлагай, а критикуя, критикуй — это вот к тем, для кого покорители Самотлора вдруг дикарями стали.

Для того, чтобы предлагать что-то осмысленное, нужно многое. Прежде всего — некий аудит имеющихся у России достижений и возможностей, потому что опираться ногами нужно на землю, а не на эфемерные облака мечтаний о всём хорошем против всего плохого. Для самого себя я сформулировал это коротко: Россия должна знать о России, ну а дальше опять же по старинке: хочешь сделать хорошо — сделай сам. Нефтегазовые доходы на день сегодняшний составляют не менее половины доходной части государственного бюджета. Абстрагируясь от того, как наше министерство бухгалтерии эти доходы приходует, задачу можно сформулировать коротко: не смотря и не взирая на шквал антироссийских санкций, мы не имеем права эту доходную часть уронить в нуль. Перенастроить гигантский поток экспорта нефти и газа в непереработанном виде в адрес новых, причём не просто новых, а ещё и платёжеспособных покупателей, — огромной сложности задача.

За время, прошедшее с 24 февраля, наши нефтяные компании уже перенаправили этот поток: если в прошлом году 68% наших углеводородов уходили в страны, сейчас числящиеся в недружественных, то на сегодня эта доля снизилась почти до 45%. Это не просто много, это ох как много, поскольку за каждым процентом десятки миллионов тонн. В прошлом году в Европу было поставлено 140 млн тонн сырой нефти, то есть, грубо — 11,7 млн тонн в месяц. "Срезанные" 23% — это 2,7 млн тонн нефти в месяц по новым маршрутам новым потребителям. И самое занимательное — это происходит при минимальном участии государства. Бюджет составлен так, что государству, в общем-то, почти всё равно, по каким ценам наши нефтяные компании продают нефть — в бюджет заложено 42 доллара за баррель. Но только почти: снизившийся курс рубля к доллару сейчас, когда баррель скинул десятку долларов, делает ситуацию опасной — бюджет ведь у нас в рублях.

Государство, кстати, соучаствует в организации смены схемы логистики, пусть и не так существенно, как могло бы. Я о том, что государство увеличило капитализацию государственной перестраховочной компании, что немаловажно. Напомню, что Штаты и их шестёрка, то есть группа G7, придумали новый финт: попытаться ограничить стоимость российской нефти на мировом рынке. Один из теоретически возможных способов — отказывать в страховке танкеров, если груз на борту по стоимости превышает некую конкретную граничную сумму. Но страховка со стороны Государства Российского этот метод унижает на корню, что понимают даже эти дикари — английский "Ллойд", некоронованный король мирового страхования, уже дал заднюю, не нужны ему теперь больше санкции такого сорта. Это логично, это практически научный подход. Помните, как академик Павлов в подопытных собачках условный рефлекс воспитывал? Вот и сейчас то же самое. Мы медленно, но уверенно должны вколотить в головы западных умников нехитрый постулат: на Россию где сядешь, там и слезешь. Угрожали ограничениями со страховками нефтяных танкеров? Понятно, западные страховые компании вычёркиваем. Не нравится быть вычеркнутыми? Ну, рожайте условия более выгодные, чем российская государственная страховка. Сказал, хотя очень не хотелось, потому как нет у нас возможности вычеркнуть "Ллойд" целиком и полностью. Почему? Да из-за статистики: компании-судовладельцы Кипра и Греции с флотом нефтяных танкеров по показателю год-к-году зарабатывают в три раза больше. Не в процентах, в разах — в три раза больше. Почему? Да потому, что у России нет своего собственного танкерного флота, наши нефтяные компании вынуждены выпрашивать чужие суда во фрахт. Ответка очевидна — тарифы задраны до небес, и деваться нам особо некуда. Крупнейшая наша компания-судовладелец, Совкомфлот, государственная компания, — под санкциями. А она у нас — одна, и танкеры у неё, кстати, тоже отнюдь не отечественные.

ВОЗВРАЩАЕМСЯ к проекту "Восток Ойл". Напомню, что Роснефть приступила к разработке этого проекта только после того, как сама же и стала куратором дальневосточного ССК "Звезда". Другими словами, только после того как убедилась, что танкеры усиленного ледового класса в её распоряжении точно будут. И это уже следующий шаг по вбиванию в чужие головы рефлекса: где ты, нехороший человек, на Россию попытался сесть, там ты копытом в голову и получишь. Отказал в страховке — обратно не вернёшься, задрал стоимость фрахта — да хоть на иголки свои танкеры после этого пускай, они нам после этого шага с твоей стороны просто не нужны.

У Роснефти это вполне может получиться, поскольку "Восток Ойл" имеет такой масштаб, что он становится комплексным. Не только добыча и транспортировка по нефтепроводам, но и собственное судостроение. И Роснефть, как ни удивительно, намерена сделать ещё несколько шагов в том же направлении — если, конечно, Силуанов снизойдёт до разрешения. Попробую контурно. ССК "Звезда", если будет закончена его вторая очередь и производственные мощности будут использоваться на все 100%, — это 300 тысяч тонн корабельной стали в год. Негабаритной, между прочим, стали — её Северомуйский тоннель не позволяет провести с той же Магнитки.

Нет, был бы уже построен Северный широтный ход, вполне можно было бы и по СМП транспортировать, но наша РЖД — это государство в государстве, у ней особенная стать, это у нас ещё один гордый ёж. Прикупить корабельную сталь на стороне — не вопрос, там ведь Южная Корея, Япония, Китай просто под боком. Именно этого хотел господин Мантуров, который в 2018 году только что криком не кричал — не нужен новый металлургический завод на Дальнем Востоке, нам и так хорошо. Разумеется, главу Роснефти Игоря Ивановича Сечина идеализировать не надо — причины для копий гнева в его адрес всегда найти можно. Но факт остаётся фактом — минуя Мантурова, не идя на поклон к Трутневу, Сечин сумел донести проект нового металлургического завода в Сухом Доле до первого лица и таки добился отмашки — поливай, если силёнок хватает.

Сделано это было на Восточном форуме в прошлом году: и презентация проекта, и одобрение со стороны президента. Правда, в течение года никаких новостей по этому поводу на сайте Роснефти не появилось, но и год был непростой, и желания подробно рассказывать обо всех своих планах не наблюдается, и журналистов, которые способны принудить к такому рассказу, у нас не наблюдается. Нет, вот лично я бы, конечно, не отказался, так кто меня туда пустит-то…

Но предварительное ТЭО (Технико-экономическое обоснование проекта) доступно, и вот тут нужно внимательно присмотреться к цифрам. Итак, ССК "Звезда" при достройке и полной загрузке — это 300 тысяч тонн корабельной стали в год. Первый момент: проект металлургического комбината задуман и будет реализовываться контролируемой государством Роснефтью. Проект не от эффективного частного собственника, в которого влюблён экономически-финансовый блок нашего правительства, а государственной компании. Ставим галочку: если новый металлургический комбинат будет построен, это будет означать, что наше государство возвращается в эту отрасль. К результатам приватизации можно ведь относиться по-разному. Есть вариант потребовать отмены её результата — через 30 лет после того, как результат был получен. Сечин, по сути, предлагает второй подход: вернуть государство в этот сектор экономики, чтобы эффективные частные собственники могли не на словах, а на деле продемонстрировать свою эффективность. Лично мне такой подход нравится, поскольку я почему-то уверен — не удастся доказать-то. Придётся делиться сегментами внутреннего рынка, а если Роснефть сможет предложить более справедливые зарплаты и помощь с жилищным вопросом, придётся ещё и специалистами делиться.

Теперь к предварительному ТЭО: если в нём не было никаких изменений, то будущий комбинат будет выпускать не 300 тысяч тонн корабельной стали в год, а 900 тысяч, в три раза больше. Расчёт Роснефти прост: если не появится спрос внутри России вообще и на нашем Дальнем Востоке в частности — попросту экспортировать эту сталь, да и дело с концом. Но при наличии государственной воли эффект от появления нового производства для России может стать мультипликативным.

Напомню, что наша крупнейшая судостроительная компания называется ОСК, заводы которой изрядно загружены заказами из ведомства Сергея Кужугетовича. Это не просто хорошо, это вообще здорово, поскольку мир, нас окружающий, должен помнить: кто к нам с мечом придёт — тот сам виноват, торпеда в борт и ракета по мостику ему будут гарантированы. На Дальнем Востоке у ОСК — Амурский и Хабаровский судостроительные заводы, есть заводы во Владивостоке, в Находке, в Благовещенске. Оборонные заказы — это хорошо, но почему бы не расширить и не углубить, как говаривал перво-последний президент СССР? Да, не самая простая задача, но наличие производственной базы, специалистов — это хороший фундамент, на котором можно строить и строить.

Про ситуацию с необходимостью фрахтования чужих нефтяных танкеров я уже сказал, но и с экспортом угля у нас ровно то же самое: фрахтуются чужие балкеры, своих кот наплакал. Помните, как правительство Медведева решило вопрос с нашим рыболовным флотом? Хочешь ловить рыбу, краба и прочую морскую живность в наших территориальных водах? Покажи суда, в России построенные, и покупай лицензию. Алгоритм звучит не сложно и лаконично, а результат получился удивительным. Наша судостроительная отрасль, прожившая-просуществовавшая 20 с гаком лет без инвестиций, рывком вышла из анабиоза. И задачу решает крайне не тривиальную: рыболовецкие компании и не думают заказывать одинаковые суда. Вот мне — сейнер под сельдь в Карском море, а мне — краболов для Охотского и так далее. Серии, если получаются, то небольшие, корабелы кряхтят, кашляют, но справляются, млея от удовольствия самого факта работы, а не тотального безделья. И процесс пошёл — уже задумываемся о собственном двигателестроении, о приборостроении, о необходимости увеличения спутниковой группировки. Как с той кошкой, которая сначала пылесоса боялась, а потом ничего — втянулась.

А вот со строительством танкеров и балкеров, контейнеровозов есть дополнительный положительный момент: там не требуется такое многообразие, там всего несколько типоразмеров. Значит, здесь действительно возможно серийное производство, возможна борьба за то, чтобы стоимость строительства снижалась до уровня, который позволит говорить "мяу" против корабелов Южной Кореи и Китая. Да, без государственной поддержки на первых порах не обойтись, но без неё не обходилось ни одно государство ни в какие времена, у нас вон даже флот времён деревянного кораблестроения без Петра Первого не обошёлся.

Помогали всем, чем могли, в Японии, в Китае, в Корее — и где теперь на их фоне Европа? Не боги горшки обжигают, а у нас из предпосылок — государственная собственность судостроительных заводов на Дальнем Востоке, наличие отечественной школы судостроителей и вот: намеченная корабельная сталь с государством контролируемого комбината. Да, "Восток Ойл" — про экспорт непереработанной нефти, но мультипликативный эффект может дать огромный плюс для всей России. Сталь варить — это дать спрос компаниям, добывающим железную руду, цветные металлы и коксующийся уголь. Сталь варить — это новую электростанцию строить, и тут уже идут переговоры с Газпромом, то есть: ответим ростом спроса на газ внутри страны в ответ на скукоживание европейского рынка сбыта!

НО ВЕДЬ и это не всё, что выстреливает из "Восток Ойла". Транспортные суда — понятно, но от заказов на портовые ледоколы, на ледовые буксиры, которым предстоит обслуживать порт рядом с Диксоном, тоже никуда не деться. Ещё одна порция заказов для отечественных судостроителей, и это — хорошо.

Но обеспечивать энергией добычу, предварительную подготовку, транспортировку по нефтепроводу в условиях Таймыра — тоже не фунт изюма. Проект "Восток Ойл" до конца не свёрстан, но предварительно — там потребуется электростанций общей установленной мощностью 3 ГВт, два с половиной атомных энергоблока. Об атомных электростанциях никто не говорит — попутный нефтяной газ станет отличным энергетическим ресурсом, Роснефть поставит жирную галочку в графе "озеленение нефтедобычи". Но насчёт 3 ГВт, конечно, ещё не точно — я уже говорил, что пока не озвучены планы концерна на чисто газовые месторождения в рамках "Восток Ойла", так что будем ждать. Но главное дело уже сделано: договор о строительстве будущих теплоэлектростанций Роснефть подписала с "Интер РАО", то есть с одной из крупнейших наших государственных компаний. Вот и здравствуйте, разработанные государственным Ростехом газовые турбины мощностью 110 МВт, у нас есть шанс и ваше производство сделать серийными.

Больше того: поскольку проект не до конца разработан, поскольку в запасе есть время, можно думать и чуточку в другую сторону. Вот вам недавняя новость, цитирую: "Компания НОВАТЭК закажет у турецкой Karpowership плавучую электростанцию, работающую на газопоршневых двигателях. Такое решение потребовалось в связи с тем, что американская Baker Hughes отказалась поставлять газовые турбины, необходимые для сжижения газа и энергоснабжения линий.

По мнению аналитиков, выбор турецкой компании выглядит обоснованным и безальтернативным. На барже будут установлены газопоршневые двигатели, мощность плавучей ТЭС составит 300–400 МВт. Karpowership (принадлежит Karadeniz Energy Group) — один из крупнейших в мире операторов плавучих электростанций, в основном компания поставляет свои суда странам, испытывающим острый энергодефицит. Флот компании мощностью около 4 ГВт работает в восьми странах Африки, на Кубе, в странах Ближнего Востока и Индонезии".

Отлично звучит! С одной стороны, можно порадоваться за удачное инженерное решение и маркетинговый ход турецких спецов. Вам нужна тепловая и электрическая энергия, но у вас не самая большая территория или у вас эта потребность закончится через 10–15 лет, когда вы на этом острове закончите добычу полезных ископаемых? Тогда мы идём к вам, приготовьте деньги, кабель и трубу под горячую воду, если она вам нужна. Молодцы, вот без всякой иронии — молодцы. Но газ-то у турецкой компании — покупной, нет у них в Турции газа на вот такие экспортные поставки-то! Вот только Karpowership глубоко фиолетово, за какие деньги ей приходится закупать тот СПГ, — она ведь киловатт*часы и гигакалории продаёт, причём задорого. Почему задорого? Да потому, что для заказчика никаких вложений в капитальное строительство, в регазификационный терминал и прочие прелести — только кабель да подстанция.

То есть, приземлить в России вот такую технологию — и наш экспорт СПГ может стать, как и у турок, экспортом киловатт*часов и/или гигакалорий. Куда такое счастье, если Karpowership уже в Африке, на Кубе и в Индонезии? Да туда же: если у нас есть нами же произведённый СПГ, то по цене мы лучше турецкой компании. Но куда нам, если Росатом благодаря заказу под проект Баимского ГОКа учится печь плавучие АЭС, как пирожки? Это замечательно, вот только атомные реакторы особо разгуляться-то не дадут. Для ПАТЭС на Чукотку планируют реакторы РИТМ-200, мощность 55 МВт. На одной барже — два реактора, 110 МВт. А индонезийскому заказчику на Филиппинах рядом с Кубой надо 255 МВт — и что тогда? Под каждого заказчика — по отдельному проекту атомного реактора? Извините, жирновато будет, поскольку задача №0 в атомной энергетике — гарантированная безопасность по постфукусимским критериям.

Почему у турецкой компании даже не газовые турбины, а поршневые двигатели? Да потому, что про поршневые технологии мы всё знаем и понимаем, подогнать под запросы заказчика по мощности в разы легче и проще. Если рассматривать "Восток Ойл" как площадку под вот такую технологию, то это, на мой взгляд, просто прекрасный вариант, поскольку и сами научимся, и заказчикам будет что показать не на картинке, а в железе.

Так ли надо это Роснефти? А тут как сказать. С одной стороны — да, кошечкой, на которой будут пробовать, быть не так чтобы очень по шерсти. С другой стороны — строить стационарные электростанции на вечной мерзлоте тот ещё вид спорта, речная баржа с оборудованием на борту вполне может оказаться куда как выгоднее и по деньгам, и с точки зрения охраны природы Таймыра, между прочим.

В годы махрового застоя, как нам рассказывают о семидесятых "специалисты" из новостных агентств, на Тюменском судостроительном заводе был разработан и реализован проект, предназначенный не на экспорт, а для наших собственных нужд. Назывался проект "Северное сияние" — речная баржа с осадкой в 70 см, но с прочными бортами, выдерживающими давление льда, и дизельной электростанцией на борту. Да, дизельная — в те годы ни про какой СПГ никто и думать не думал. Склад ГСМ на берегу, оборудованная стоянка под баржу — и вот уже наши изолированные посёлки потенциально могли оказаться обеспечены тепловой и электрической энергией, опять же без капитального строительства.

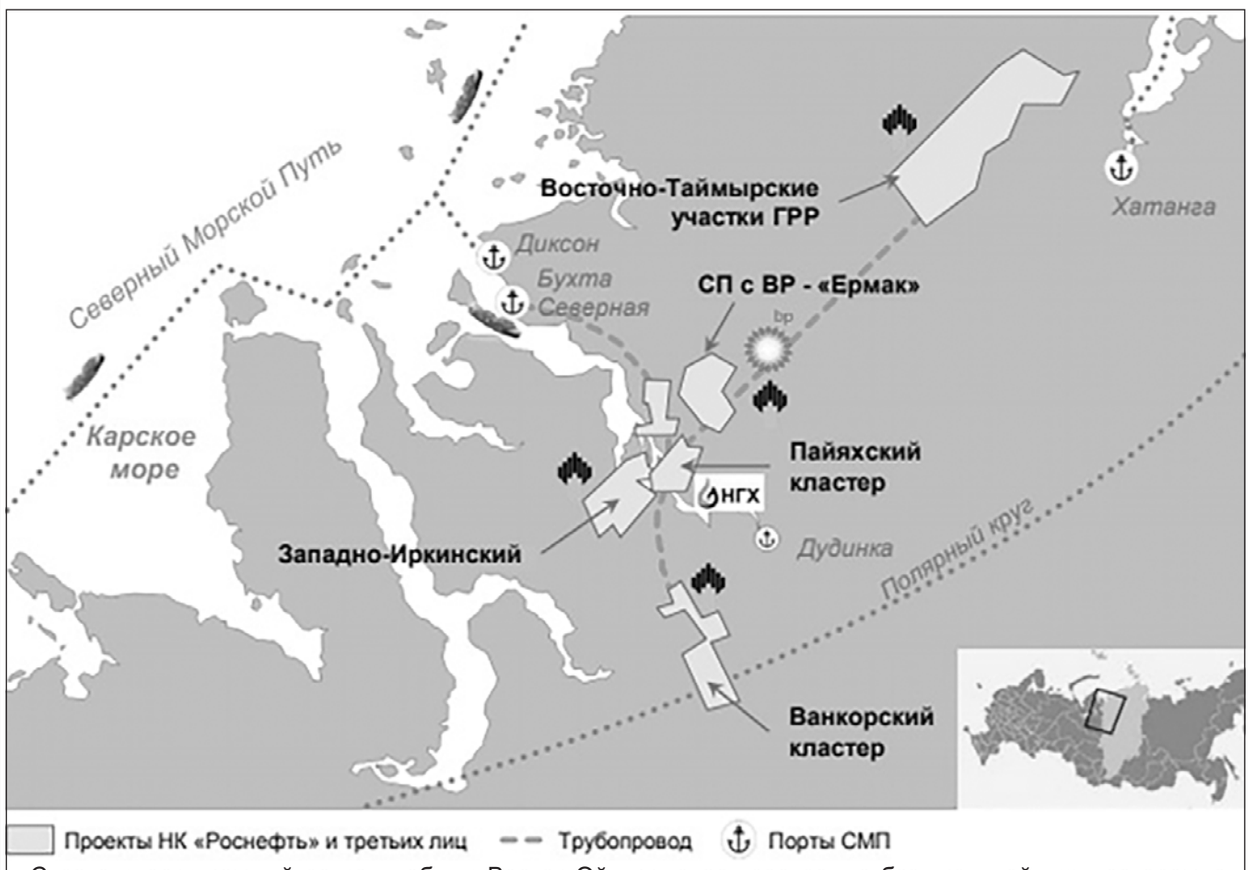
А не является ли всё новое хорошо забытым старым? Смогли создать в 70-е пять таких плавучих электростанций на солярке — отчего бы не начать и сейчас, но уже на СПГ? Впрочем, про СПГ и отсутствие у нас технологии крупнотоннажного сжижения тоже стоит порассуждать вслух. Именно порассуждать, потому как, если про Арктику, то напомню, что температура, при которой начинает замерзать метанол, — это минус 90 по Цельсию. И никакой головной боли с криогенными ёмкостями, и никаких потерь на испарение. Но это как-нибудь в следующий раз.

Я просто ещё раз попытался рассказать о том, что такое "дикарство экспорта непереработанной нефти". Этот экспорт, как видите, даёт толчок целому пучку новых и старо-новых направлений для развития смежных отраслей нашей экономики, для создания новых рабочих мест. Судостроение, которое потребует двигателестроения и приборостроения, металлургия и энергетическое машиностроение, потенциальная возможность наладить экспорт самой маржинальной продукции — киловатт*часов электроэнергии. Добывая нефть на Таймыре, мы сможем наладить поставки электроэнергии в Индонезии и прочих Суринамах, сможем нарастить возможности нашего гражданского крупнотоннажного судостроения до уровня, который позволит судостроителям конкурировать на мировом рынке. Это если только про промышленность, если не задумываться о том, что расширение судостроительных мощностей на Дальнем Востоке, — это шанс окончательно остановить отток нашего населения из этого региона, сменить его на устойчивый рост.

И в заключение. НОВАТЭК построил и эксплуатирует Ямал-СПГ, поставляя продукцию как на восток, так и на запад. Сейчас на Камчатке и в Мурманске строятся базы под перевалку СПГ с борта ледовых газовозов на борт газовозов обычных. Это не некая блажь, НОВАТЭК действует в рамках экономической логики. Арктический газовоз стоит в два раза дороже обычного, потому таскать СПГ на арктических газовозах куда-то на юг Китая — не рентабельно, арктическое судно должно работать в Арктике. Под вывоз нефти "Восток Ойла" Роснефть строит танкеры арктического класса. Продолжать, надеюсь, не надо? Точно такая же логика — и наша Камчатка получит пусть немного, но дополнительные рабочие места. Их там мало, там всё пригодится.

Ещё продолжать? Газпром в рамках задачи газификации территории России получил задание заняться этим и на Камчатке, но упёрся в то, что на полуострове нет подходящих месторождений. Мелкие есть, но их надолго не хватит. Так что тут пока по старинке: уголёк да дизельные электростанции. Если кто-то считает, что про турецкую Karpowership я припомнил за ради красного словца, так это зря. Помните, в прошлом году президент и вслед за ним правительство объявили наши Курильские острова особой экономической зоной (ОЭЗ) с налоговыми преференциями для потенциальных инвесторов? Декларация красивая, вот только инвестор не пойдёт туда, где ему электроэнергию добывать придётся педалями на велотренажёре.

Ну и о "Восток Ойле" я ещё далеко не закончил. Хочется и о том, как мы учились добывать нефть с газом в Заполярье, как осваивали технологию арктических трубопроводов. О том, какие месторождения в состав проекта вошли, о том, что Газпромнефть по сибирским меркам неподалёку добывает нефть тяжёлую и высокосернистую, которую сильно дорого не продать, а для Находки у Роснефти имеется проект нового даже не НПХ (завода по нефтепереработке и нефтехимии), а НХК, нефтехимического комплекса. Первая очередь — именно НПЗ нового, современного уровня, чтобы мазута с гудроном на выходе поменьше было, за счёт чего ликвидировать совсем уж России недостойный дефицит моторного топлива. Вторая очередь — это уже нефтехимическое производство, ещё более маржинальное, чем нефтепродукты. Но вот не могу расстаться с наивной мыслью: если об этом проекте мы с вами будем вспоминать без участия государевых мужей, если будем пытаться разбудить власти Приморья, удастся ли что-то изменить?



Стратегически важный регион добычи Восток Ойл включает ресурсную базу крупнейших месторождений Ванкорского кластера (Ванкорского, Сузунского, Тагульского и Лодочного), а также перспективных нефтеносных площадок на севере Красноярского края, таких как Пайяхская группа месторождений и Западно-Иркинский участок. Прямой доступ к мировым рынкам через Северный морской путь. Значительные запасы и потенциальные ресурсы проекта превышают 37 млрд баррелей нефтяного эквивалента, что сопоставимо с крупнейшими проектами на Ближнем Востоке.