

ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ
18–20 июня 2015

АРКТИКА — НОВОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО

19 июня 2015 г., 11:45–13:00, Павильон 3, Амфитеатр

Санкт-Петербург, Россия
2015

Модератор:

Чарльз Робертсон, Главный экономист, Renaissance Capital

Выступающие:

Леонид Беляев, Заместитель министра Российской Федерации по чрезвычайным ситуациям

Александр Мишарин, Первый вице-президент, ОАО «Российские железные дороги»

Эско Мустамяки, Управляющий директор, Arctech Helsinki Shipyard Inc

Виктор Олерский, Заместитель Министра транспорта Российской Федерации

Александр Ольшевский, Руководитель, ФГКУ «Администрация Северного морского пути»

Андрей Патрушев, Заместитель генерального директора по развитию шельфовых проектов, ОАО «Газпром нефть»

Алексей Текслер, Первый заместитель Министра энергетики Российской Федерации

Сергей Франк, Генеральный директор, председатель правления, ПАО «Совкомфлот»

Александр Цыбульский, Заместитель Министра экономического развития Российской Федерации

Артур Чилингаров, Президент, Межрегиональная общественная организация «Ассоциация полярников»

C. Robertson:

Let me introduce myself. I'm Charles Robertson, global chief economist at Renaissance Capital. I'm going to speak for three or four minutes to introduce the subjects of the Arctic. [отсутствует звук до 0:02:07] Fifty years before Russia planted a flag under the sea in the Arctic, Russia could send a man, Yuri Gagarin, into space. The Arctic is more difficult than space, and more expensive. But it has benefits, and the benefits are ten trillion dollars. It is going to require work, there are new sea lanes that come if there is global warming. One benefit for more efficient transportation will be the routes to China. Does Russia have the port facilities to give fuel to ships as they go from Europe to China and from China to Europe? Does Russia have the ships? They will be needed to explore the Arctic, and the oil rigs are needed to manage this weather. And when does Russia need all of this? Everyone has a view on the price of oil. Next chart, please. This is one of my favorite charts. It shows you the price of oil to global GDP. In 1980 the black line was about 6-7-8 per cent of GDP. This was too expensive for the world economy. And when the price was so high, a new supply of oil was discovered in Alaska, close to the Arctic. North Sea oil, which requires offshore drills and oil rigs. Again, it's very important for the Arctic and also Mexico. When this new supply of oil in 1980 from the North Sea, Mexico, Alaska – it all arrived – the price of oil dropped for the next twenty years to about 2 per cent of GDP, about forty dollars in today's money. And then we ran out of oil again. China grew, emerging markets grew, and the oil price rose again to about 4 or 5 per cent of GDP. I cannot guess where the oil price will be in six months. If things go badly for Mr. Tsipras next week, maybe oil will go to forty dollars in six months. Maybe it goes to eighty dollars in six months. But I guess that we are in a period now when new supply of shale gas has brought down the oil price. Maybe fifty-sixty dollars for oil for the next ten years. But we know that demand will come back. We know that there is a cycle for oil, and in ten years' time, maybe fifteen, India will be requiring perhaps as much oil then as China today. Can Russia be ready to provide the Arctic oil in ten-fifteen years' time when these prices start to rise? That was my introduction. There are my questions. We have a fantastic panel here to speak. I will now sit down and invite our first

speaker to give a big-picture view on the Arctic. And that is Alexander Tsybulsky, who is Deputy Minister of Economic Development and is going to give a great speech. Each person will try and speak for about five minutes. Thank you.

А. Цыбульский:

Спасибо, Чарлз, очень интересное и показательное вступление. Действительно, если посмотреть на первую карту, становится понятным, что с точки зрения географического расположения Арктика для России это абсолютный геостратегический приоритет, геостратегическая территория. С учетом объема арктической территории, которую занимает Россия, понятно, что нет другого выхода, чем быть лидером в освоении и развитии этой территории. Что такое Арктика сегодня? Арктика это, по сути, единая макроэкономическая территория, и, наверно, нужно ее именно так рассматривать. В связи с этим встает следующий вопрос, что, наверно, как единый макрорегион она требует отдельной системы государственного управления. Это сегодня довольно сложно себе представить или оформить с технической точки зрения, понимая, что мы больше привыкли к административному разделению, но мы вынуждены — и это самый правильный путь — рассматривать Арктику в качестве самостоятельного региона. Во многом это территория с очень схожими проблемами. С одной стороны, это возможности, которые открываются в связи с имеющимися природными ресурсами, углеводородами и так далее. С другой стороны, мы понимаем, что это территория с большим количеством ограничений для развития. Это и удаленность основных промышленных центров, это и серьезные инфраструктурные ограничения, транспортные ограничения, это, как правило, монопрофильность экономик отдельных городов, зависимость хозяйственной деятельности от поставок топлива и продовольствия в течение сезона. Все эти проблемы существуют. Вместе с тем, российская Арктика в том числе и в мировом плане уникальна. С одной стороны, в арктической зоне Российской Федерации проживает больше двух с половиной миллиона человек. Это больше, чем в другой стране мира. С другой стороны, арктические города обладают серьезным промышленным

потенциалом, чего нет в других странах. Поэтому надо рассматривать Арктику как единый объект государственного управления, и для этого в последнее время было много сделано. Я как представитель министерства, которое в последнее время являлась интегратором этой темы, расскажу о нескольких этапах, которые мы уже прошли для выделения Арктики в этот единый субъект государственного управления. Во-первых, мы утвердили основополагающие документы, определяющие развитие Арктики: это и основы государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2020 года, и стратегии социально экономического развития арктической зоны Российской Федерации, и обеспечение национальной безопасности до 2020 года. Указом президента определен сухопутный состав арктической зоны Российской Федерации, что напрямую выделяет Арктику в отдельный регион. Арктика выделена в отдельный объект статистического наблюдения. Это тоже, казалось бы, не очень заметная деталь, но крайне важная, ведь до сегодняшнего момента Арктика как отдельный регион не имела своего отдельного статистического исчисления. Мы не можем сказать, как развивалась Арктика как регион. Есть отдельные субъекты, по которым мы прекрасно понимаем статистические данные, но не все объекты вошли в арктическую зону целиком. Некоторые из них вошли отдельными муниципалитетами, и выделить эти муниципалитеты для статистического исчисления очень сложно. Третье важное событие, которое произошло за последний год в арктической повестке, это создание государственной комиссии по вопросам Арктики, которую возглавил заместитель председателя правительства Дмитрий Олегович Рогозин. Вообще эта дискуссия о необходимости некоего координирующего управляющего органа по делам Арктики шла очень долго, если вы помните. Ходили различные варианты от федерального агентства, госкорпорации, отдельного министерства, но, на мой взгляд, была выбрана лучшая структура, которая могла бы только быть. Государственная комиссия, по сути, это такой межведомственный орган, который объединяет в себе все министерства, субъекты и необходимые компании. Ее решения являются обязательными, и одновременно она не является, с хозяйственной точки

зрения, таким тяжелым институтом, как, скажем, министерство или агентство. Понятно, что развить Арктику учетом того, что Чарлз сказал в своем вступительном слове, совсем не просто. Это большие вложения, это большой труд, поэтому рассматривать арктический регион, конечно, надо как, если хотите, новый национальный мегапроект. Очевидно, что государство с этим мегапроектом в одиночку справится. Мы можем предоставить дополнительные льготные режимы осуществления хозяйственной деятельности в Арктике. Мы можем приоритизировать государственные расходы, перераспределив их или собрав их с других имеющихся или реализуемых федеральных целевых программ или государственных программ. Тем не менее, понятно, что успех этого проекта во многом зависит от слаженной, скоординированной однонаправленной деятельности — как государства, так и представителей бизнеса. Это обязательно серьезная поддержка научного сообщества, экспертного сообщества, гражданского общества, понимая все проблемы и тонкости, связанные с деятельностью коренных малочисленных народов Севера. Это целый клубок проблем, задач и вызовов, которые перед нами стоят. Я надеюсь, что сегодня нам удастся посмотреть и в отраслевом разрезе, и обсудить эти проблемы. Большое спасибо за возможность принять участие в этой дискуссии.

C. Robertson:

Thank you very much. I would like to invite Mr Chilingarov to speak next. He is ready, he has a beard to protect himself in the Arctic conditions. I think he is the right man to speak next.

A. Чилингаров:

Спасибо. Уважаемые коллеги, друзья, борода может и защитить, и навредить. Это зависит от имиджа. Исторически бороды носили люди, которые занимались экспедиционной деятельностью. Я очень рад, что сегодня на нашем форуме тема «Арктика — новое экономическое пространство» является одной из повесток дня, вопросом, который

обсуждает Международный Санкт-Петербургский форум. Особенно мне приятно, что Санкт-Петербург это морская и полярная столица, и в этой дискуссии принимают участие главы практически всех арктических регионов. Мы понимаем, что Арктика нужна. Арктика открывает новую страницу своей истории. В своем выступлении на третьем Международном арктическом форуме в Салехарде президент Путин назвала ее эпохой индустриального прорыва бурного экономического развития. По моему убеждению, планомерная и эффективная работа в высоких широтах может выполняться только с использованием наиболее передовых технологий в рамках конструктивной международной кооперации. Исторически моя тема это международное сотрудничество в Арктике. Я как спецпредставитель президента очень коротко в течение пяти минут хочу рассказать, где мы находимся в плане международного сотрудничества. Исторически наиболее долгую историю в Арктике имеет научное сотрудничество. Оно активно развивалось даже в период Холодной войны, и наиболее значимым примером я бы назвал проведение международных полярных годов начиная с 1882 года, 1932—1933, 1957—1958 и 2007—2008 годы. Международный геофизический полярный год это широкая возможность для сотрудничества в исследовании Арктики. В рамках 2007—2008 полярного года приняли участие более шестидесяти стран, и было реализовано около семисот научных проектов. Мы считаем, что это один из эффективных примеров научного международного сотрудничества в Арктике. Следующей инициативой последнего геофизического года была российская инициатива. Сейчас мы выступили с другой инициативой. Это реализация международной партнерской полярной инициативы как продолжение исследований, начатых в ходе четвертого международного полярного года. Это инициатива стоит в повестке дня рабочей группы Арктического совета по укреплению международного научного сотрудничества в Арктике. Это международное десятилетие, и оно открывает возможности для научного сотрудничества и работы в Арктике. На Международном экономическом форуме в центре внимания, по-моему, должно быть экономическое сотрудничество и экономическая кооперация. У

нас есть крупные промышленные компании, которые объединили свои усилия в реализации масштабных проектов в Арктике. Приведу пример: первая поисковая скважина «Роснефти» «Университетская» в Карском море. В результате реализации этого уникального проекта 27 сентября было открыто новое месторождение легкой нефти «Победа». В проекте было задействовано восемь иностранных компаний, так что с полным основанием этот проект можно назвать показательным примером действительно взаимовыгодное международного сотрудничества на основе долгосрочных партнерских интересов. У нас есть Северный морской путь, есть сотрудничество. Здесь присутствуют мои коллеги, которые выступят по этому поводу. Я хочу сказать, что Россия не только теоретически выступает на всевозможных конференциях. Мы занимаемся и практическим изучением арктического региона. Сегодня во льдах Арктики и в Ледовитом океане в районе Северного полюса работает семнадцать ученых. Они работают в условиях очень подвижной ледовой обстановки. Это международная станция, вместе с нами на ней работают ученые из Белоруссии, но мы всегда открыты для международного сотрудничества, в том числе и в высоких широтах Арктики. Я считаю, что Арктика становится полем уникальных возможностей по реализации глобальных экономических проектов для успешного развития, для которого необходима конструктивная Международная кооперация. Я сказал, что мы и дальше готовы к тому, чтобы наш опыт высадки и организации дрейфующих станций в районе полюса пригодился. Сегодня это Сезонная дрейфующая станция-2015. Я хочу подчеркнуть, что Россия как крупнейшая арктическая держава, значительная часть территории которой располагается на Крайнем Севере, была и остается приверженцем добрососедского диалога по всем вопросам, входящим в арктическую повестку дня. Мы за международное сотрудничество, и очень рады, что это тема нашла свое применение на Санкт-Петербургском международном экономическом форуме. Спасибо за внимание.

C. Robertson:

I see Mr. Movchan has arrived. Wonderful. Vice Governor of St. Petersburg would also like to join us briefly to explain how St. Petersburg will be playing a role in Arctic development.

C. Мовчан:

Благодарю вас за предоставленное слово. Уважаемые коллеги, рад приветствовать вас в павильоне Санкт-Петербурга. Я думаю, что вы уже успели убедиться в том, что на сегодняшний день основной темой нашего павильона является освоение Арктики. Сразу же хочу сказать, что сегодня это одно из приоритетных направлений, которое изложено в нашей стратегии социально-экономического развития города. Разрешите небольшой исторический экскурс: в 1959 году на Адмиралтейских верфях был запущен первый в мире атомный ледокол «Ленин». Буквально два месяца назад на этих же верфях на этом же стапеле был заложен новый дизель-электрический ледокол «Илья Муромец», который будет служить в нашем военно-морском флоте. Могу привести пример, свидетельствующий о серьезности наших намерений и намерений наших предприятий. Портфель заказов Балтийского завода в части, посвященной освоению Арктики, составляет более ста миллиардов рублей. По крайней мере, там сейчас строится два ледокола. Это «Арктика» и «Сибирь». При этом «Арктика» была разработана петербургским ЦКБ «Айсберг». Кроме всего прочего, на Балтийском заводе также по заказу концерна «Росэнергоатом» строится плавучий энергоблок первой в мире плавучей атомной электростанции. То есть если говорить о том, что мы сегодня действительно обладаем, на мой взгляд, настоящим лидирующим делом в освоении Арктики, то эти небольшие примеры, которые я привел, могут свидетельствовать о серьезности наших намерений. Я думаю, что все те образцы, которые выставлены в нашем павильоне — образцы как изделий, которые производятся на наших предприятиях, так и проектных институтов, которые тоже здесь представлены — вы можете увидеть. Кроме всего прочего, вы видите нос ледокола, который сразу же встречает тех, кто

входит в наш павильон. А сзади находится тренажер, который позволяет посмотреть, как тяжело осваивать Арктику в этих тяжелых условиях. Это все та же продукция нашего предприятия. Я думаю, что учитывая все эти предпосылки, Санкт-Петербург, как я уже говорил, уже сейчас занимает одно из лидирующих мест в деле освоения Арктики. Естественно, я не могу не сказать о роли международной кооперации — это на сегодняшний день страны Арктического совета, поэтому я думаю, что часть вопросов будет посвящена и этим аспектам. Поэтому я желаю всем нам хорошей работы и, естественно, освоения Арктики.

C. Robertson:

Thank you for your wish and best of luck. Here is a great little video set; you can go up the stairs after the session. If you want to miss the President's speech, the video is very good. I would like to bring this over to oil and gas because this is where the money will be made. This is a big opportunity for Russia to diversify away from Siberia into the Arctic. It is huge. First Deputy Minister of Energy Mr. Texler, please what I need to know.

A. Текслер:

Спасибо, Чарлз. По нашим оценкам, в ближайшие двадцать-двадцать пять лет мир будет по-прежнему на две трети зависеть от традиционных ископаемых видов топлива, в первую очередь, от нефти и газа. И конечно, когда мы анализируем, мы смотрим в будущее и понимаем что на традиционных сухопутных территориях таких крупных новых месторождений, как Самотлор, как Гавар, по сути, уже не осталось. Поэтому будущая кладовая мировых запасов это Арктика. Чарлз уже приводил здесь цифры. Мы считаем, что запасов нефти и газа примерно в полтора раза больше, чем приводилось в презентации у Чарлза, и не менее половины этих мировых арктических запасов принадлежат России, это наше с вами богатство, и, конечно, мы должны обратить на это внимание уже сейчас. Сегодня уже говорилось, что российские компании активно занимаются геологоразведкой в Арктике. Это, безусловно, правильно. Откровенно

скажем, это дорогое удовольствие, и в рамках нашей энергостратегии мы рассчитываем, что активная фаза добычи наших углеводородов, в первую очередь, на арктическом шельфе начнется примерно через десять лет. Мы можем многократно увеличить объем от добычи наших углеводородов именно на шельфе. Сейчас у нас, по сути, есть только «Приразломная» — месторождение в Печорском море. И из шестнадцати-семнадцати миллионов тонн нефти, которые мы прибываем в целом на шельфе, несущественная доля приходится на северные моря. Основное это Охотское море - тоже, кстати, непростое море с точки зрения климатических условий. По сути, там такие же Арктические требования применяются ко всем платформам, условия добычи. Мы рассчитываем, что примерно через двадцать лет, в 2035 году объем добычи на шельфе в целом будет уже пятьдесят миллионов тонн против сегодняшних шестнадцати, и не менее тридцати трех миллионов тонн будет добиваться именно на арктическом шельфе. Наша компания уже сегодня занимается геологоразведкой, анализирует ситуацию, и надо сказать, что освоение Арктики даст дополнительный импульс для развития наших смежных отраслей, в частности, судостроения. Здесь очень интересная выставка, хочу сказать, что для освоения, по нашим оценкам, потребуется не менее пятидесяти новых современных судов, в первую очередь, буровых, сейсморазведочных, геофизических. Коллеги еще про это скажут. Это, безусловно, комплексное многогранное развитие и освоение наших территорий.

Россия в Арктике представлена, по сути, всеми энергетическими отраслями. У нас, я напомним, атомные станции на Кольском полуострове, на Чукотке находятся в арктической зоне. В той же Чукотке вместе с «Росатомом», я думаю, через несколько лет мы запустим плавучую атомную станцию взамен выводящейся из строя Билибинской атомной станции. Так что Россия, с точки зрения развития всех отраслей, энергетики активно присутствует в Арктике. В рамках большой федеральной Арктической комиссии мы создали у себя в Министерство энергетики рабочую группу по развитию Арктики, и министр энергетики ее возглавил.

Мы сегодня изучаем все аспекты развития Арктики для максимального продвижения России в арктической зоне.

C. Robertson:

So ten years is when you hope to have more active drilling? I imagine, there is a long period to get there. That is a lot of work.

A. Текслер:

Мы этим занимаемся уже сейчас. У нас выданы лицензии, эти лицензии предполагают достаточно большой объем бурения на разных участках в течение ближайших трех-четырех лет. Оценка с точки зрения активной добычи после анализа, после определения финансовой модели развития данных месторождений — примерно через десять лет начнется активная добыча, она постепенно будет нарастать в тех лавинообразных объемах, о которых я уже сказал. Надо сказать, что мы в Арктике уже давно добываем нефть и газ, это просто происходит на сухопутных арктических участках, и объем добычи той же нефти на арктических территориях сегодня — минимум семьдесят пять миллионов тонн, так что в данном случае мы говорим о том, что этот объем будет постепенно нарастать. Если говорить о том, сколько же стоит баррель нефти, добытой в арктических зонах, все зависит от конкретных условий, от глубин, от ледовой обстановки, от реальных климатических условий, потому что не только сама широта определяет принадлежность к Арктике. Мы понимаем, что у норвежцев в Северном море совсем другие условия, чем в том же Карском море. В Баренцевом море у нас условия отличаются от более северных агрессивных морей, где ледовая обстановка гораздо тяжелее. Поэтому разброс и оценки, которые мы видим, с точки зрения затрат на добычу примерно от тридцати-тридцати пяти долларов за баррель до ста долларов, и, конечно, успех того, какой будет объем добычи, будет в том числе зависеть от ценовой конъюнктуры. Но то, что этим надо заниматься сейчас, то, что мир обратится к этим запасам углеводородов, на наш взгляд, совершенно очевидно.

C. Robertson:

Thank you very much. We are going to stay on oil and gas. Could Andrey Patrushev next give us a talk? Is he here? Sorry, I was losing touch. Please, carry on the oil and gas sector.

A. Патрушев:

Добрый день, уважаемые коллеги. Что касается нефти и газа в Арктике, господин Текслер уже ответил, что в Арктике сейчас пока существует единственный в Российской Федерации проект. Это проект «Приразломная», который успешно ведет добычу. Добыча была начата в 2013 году. На данный момент компания «Газпром нефть» на «Приразломной» занимается эксплуатационным бурением. В этом году в июне должна быть закончена еще одна скважина. Кроме того, мы до конца этого года планируем начало бурения еще скважин, в том числе эксплуатационных и одной нагнетательной скважины. Поэтому могу сказать, что освоение Арктики уже начато, и «Приразломная» является ярким тому примером. Выход на «полку» на «Приразломной» это примерно пять с половиной миллионов тонн, проектом это предусмотрено приблизительно после 2020 года. Добыча идет довольно успешно. Морская ледостойкая стационарная платформа «Приразломная» позволяет применять те технологические и экономические решения, которые были приняты, и эффективно добывать углеводороды даже в рамках тех макроэкономических условий, которые сейчас у нас есть на рынке. Кроме того, компания Газпром нефть обладает рядом лицензионных обязательств. Могу сказать, что мы разрабатываем шельфовую стратегию, которая подразумевает с 2016 года начало геологоразведочных работ. Эти работы будут проводиться довольно активно. Мы прекрасно понимаем, что те запасы, который арктический шельф может нам представить, помогут нам возместить ресурсы, которые мы сейчас выбираем из традиционных источников. Мы считаем Арктику одним из своих стратегических направлений и, конечно же, в будущем продолжим их развивать. Как я уже сказал, шельфовая стратегия в компании «Газпром нефть» разработана.

Лицензии, которыми мы обладаем, будут исполнены в том объеме, который сейчас предусмотрен в лицензиях. Обязательства, которые у нас есть по этим лицензиям, будут исполнены в полном объеме. Спасибо.

C. Robertson:

In terms of partners, international partners or perhaps more domestic Russian companies being involved in this space – is this necessary or not?

A. Патрушев:

У компании партнерство никогда не закрывалось, она всегда была открыта для международных и для российских партнеров. Могу сказать, что «Приразломная» была реализована с участием более двадцати пяти российских компаний. Что касается новых геологоразведочных проектов и тех лицензий, которыми мы обладаем, мы находимся на той стадии, когда мы проводим переговоры с нашими партнерами, при этом сотрудничество, которое мы предлагаем, безусловно, должно быть выгодно компании «Газпром нефть» и Российской Федерации. Не могу сказать, что мы испытываем дефицит в тех предложениях, которые нам предлагают наши западные партнеры и партнеры из Азиатско-Тихоокеанского региона. Со всеми ними мы ведем переговоры.

C. Robertson:

Thank you very much. There are two sides to do with transportation where the Arctic is potentially huge. One is that sea route from China to Europe, and the second will be the logistics of supporting the oil and gas industry. They will be operating on a bigger scale in the future. So, for the next speaker I would like to invite Mr. Olersky to give us that big picture over a few minutes.

В. Олерский:

Я, наверно, должен рассказать о подготовке нормативных актов в части развития судоходства и транспортировки грузов по Северному морскому пути. Я сейчас коротко попытаюсь это сделать. Во-первых, я хочу

рассказать о том, что было сделано и какие акты были приняты. Последние два-три года разрабатывался наш располагающий закон по Северному морскому пути. Он легализовал создание администрации Северного морского пути, сделал возможной подготовку правила плавания по Северному морскому пути и дал возможность утвердить тарифы на ледокольную проводку. Что мы имеем сегодня? Администрация уже два года успешно работает — не без нареканий, но набирается опыта, как негативного, так и позитивного. Слева от меня сидит руководитель администрации Севморпути Александр Николаевич Ольшевский, он тоже сможет ответить на ваши вопросы. Были подготовлены и утверждены новые правила плавания по Северному морскому пути, это совершенно иной подход. Федеральная служба по тарифам утвердила тарифы на ледокольную проводку. Буквально недавно Председатель правительства подписал комплексный план по развитию Севморпути. Это наша основная повестка, многие ее пункты уже выполняются, а ряд из них предстоит еще выполнить. Назовем этот документ нашим ориентиром на будущее. Еще один нормативный акт это так называемый законопроект о недропользовании. Я недавно прочитал прессу, и мне показалось, что многие коллеги или журналисты не совсем правильно его поняли. Пользуясь данной мне возможностью, я попытаюсь пояснить, о чем этот законопроект. Сегодня его статус следующий: это правительственный законопроект, он подготовлен по поручению президента, находится в аппарате правительства и готовится к внесению в Государственную Думу. Я не могу обещать за депутатов, но надеюсь, что в этом году этот законопроект в том или ином виде будет принят. Мы исходим из того, что трудно возражать, что необходимо развивать российскую судоходную и судостроительную отрасли. Во-вторых, мы исходим из того, что шельфовые проекты в Арктике и не только в Арктике это сложные проекты, подготовка к которым занимает значительное время, а исполнение этих проектов занимает десятилетия. Кроме того, для этих проектов строится специализированный флот, который в основном эксплуатируется на этих проектах. Соответственно, у него другая цена, которая коммерчески не

совсем соответствует конкурентному рынку в остальных регионах земного шара. Мы исходили из этого.

Что касается углеводородов — речь идет только о вывозе углеводородов — все грузы нефти, перевозимые с российского шельфа, перевозятся судами под российским флагом. Естественно, будет переходный период. Что касается сжиженного природного газа, вне зависимости от того, где добывается этот газ — на шельфе или на континенте — его перевозка предполагается судами под российским флагом. Еще раз повторю, что есть переходный период, и это не касается действующих контрактов. По всему остальному — перевозкам вспомогательных грузов, обслуживающему флоту — приоритет отдается российскому флагу. Сегодня мы понимаем, что получение специального разрешения на данные виды работ ограничивается одним морем. Законопроект предполагает тот же подход на шельфы и в экономзоне. С 2020 года предполагается, что строительство всех судов, которые будут построены после 2020 года и будут использоваться для целей перевозки газа и нефти с шельфа, должно быть локализовано. Я понимаю, что законопроект недостаточно совершенен, на следующей неделе мы предполагаем провести еще сессию встреч с недропользователями. Я думаю, что в удобоваримом виде он будет готов к внесению в Государственную Думу. Наверно, я исчерпал свой лимит времени. Доклад закончен.

C. Robertson:

Thank you very much. If I could bring in Sergey Frank? I thought you were going to show us a few pictures, but maybe not.

C. Франк:

Добрый день. Наш ведущий любезно и мудро ограничил время выступление с пятью минутами. Я постараюсь сделать даже более короткое выступление и сосредоточусь на трех тезисах. Очень часто на конференциях об Арктике чувствуешь, что говорится о чем-то новом, загадочном, при этом забывается, что для россиян это наш дом, потому что

мы живем у моря всю жизнь, это наша Родина. Артур Николаевич начал там работать на двадцать лет раньше меня, я в первый раз оказался в Арктике в 1975 году как курсант, и мы все работаем там сорок лет каждый день, то есть для нас это наш дом, территория, которую мы хорошо знаем. Наш ведущий показал очень интересные слайды, которые говорят об экономической конъюнктуре, о том, есть ли убедительный экономический rationale, как сказали бы англичане, за развитием проектов в Арктике, является ли это развитие неизбежным в контексте международного развития. Если отбросить всю риторiku по этому поводу, очевидно, что если мы хотим дать миру устойчивое развитие, без задействования природных ресурсов Арктики это сделать невозможно. Это вопрос времени. Очевидно, что это не случится очень быстро. Хочется также заметить, что Арктика как тема значительно шире, чем нефть и газ. Здесь значительно большее количество сюжетов, которые будут востребованы человечеством. Другое дело, что организовать работы в Арктике нужно, безусловно, аккуратно, с использованием лучших технологий и лучших практик, с очень умным регулированием, о которых интересно рассказал Виктор Александрович. Все это, безусловно, потребуется. С фактической точки зрения, я хотел бы сказать, что сегодня двадцать судов нашей компании рутинно каждый день работают в Арктике и в субарктических регионах. Вы видите фотографии этих судов, и наши капитаны, старшие механики, жители Мурманска, Санкт-Петербурга, Владивостока, Находки каждый день трудятся в этих районах. Нам, безусловно, дан уникальный опыт предыдущих поколений для работы в арктических условиях, что является огромным и важнейшим моментом, значительно более важным, чем сами инженерные изделия, которыми управляют люди. Нет ничего более ценного в Арктике, чем человеческий опыт. В этом смысле сохранение хороших школ в Санкт-Петербурге, в Мурманске, во Владивостоке, Находке, в Южно-Сахалинске очень важно. Мы признательны российским регуляторам, правительству за то, что очень много внимания уделяется морскому образованию. Человеческий капитал будет самым ограниченным ресурсом при решении экономических проблем на этой территории. Есть ли

территория для кооперации, для бизнеса? Конечно же, есть. Это очевидно. Уже сегодня в Арктике и в субарктике реализуется целый ряд успешных проектов, как правило, это международные консорциумы, и это хорошо, потому что подходит консолидация знаний, ресурсов, лучших практик. Это нужно приветствовать. Наверно, ни одна страна мира не обладает монополией на все технологии, все приемы, все решения, которые позволили бы успешно решить эти амбициозные задачи. Мне очень приятно сегодня видеть в зале наших старинных партнеров, с которыми мы уже многие десятилетия работаем в этой сфере и в Санкт-Петербурге, и в Хельсинки, и в целом ряде других инженерных центров Европы и всего мира. Многие люди уже десятилетия друга знают. Сейчас определенный ренессанс этих знаний, которые многие годы использовались в ограниченном объеме и могут быть применены в больших серьезных экономических проектах. Это вопрос времени. Возможно, какие-то проекты будут реализованы чуть медленнее, какие-то чуть быстрее, работа уже сегодня успешно происходит. Хочу заметить, что качество технических решений, качество инженерных решений, качество контроля над всеми операциями в Арктике находится на таком высоком уровне, что это позволяет обеспечивать достаточный уровень безопасности. Если вы внимательно посмотрите страховую статистику Ллойда, то вы обнаружите, что значительно более проблематичные места с точки зрения судоходства находятся далеко от российской Арктики. Здесь при правильной организации дела, сохраняя уникальную российскую ледокольную школу, при правильном, мудром и более жестком регулировании, которое мы как оператор призываем осуществлять российские власти, проекты могут быть реализованы успешно. Спасибо.

C. Robertson:

Very interesting, thank you. And the role for the Government to talk about insurance or plan for ten years of infrastructure – this is very key. Do we have Alexander Olshevsky? Did he make it to the panel? Sorry, I missed everyone

turning up but we would love to hear about the northern sea routes. What is needed, when that may develop?

А. Ольшевский:

Спасибо. Северный морской путь развивается давно, уже на протяжении столетия. Было некоторое замедление, снижение грузоперевозок, но сейчас их объем опять нарастает, и надеемся, что будет нарастать и дальше. Наша администрация была создана для того, чтобы обеспечить развитие судоходства в акватории Северного морского пути при безусловном соблюдении стандартов безопасности для предотвращения загрязнения окружающей среды. Позвольте остановиться на активно обсуждаемом вопросе глобального потепления, с которым многие связывают надежды на то, что льды в Арктике в скором времени растают, и можно будет практически круглогодично осуществлять судоходство в арктических водах без ледокольного сопровождения судам без ледового класса или с низкими ледовыми классами. Действительно, в последние годы наблюдается исчезновение из прибрежных вод России многолетних льдов, они отходят к северу, даже за район Северного полюса, в сторону Канады. В летнее время последние годы в течение полутора месяцев вдоль российского побережья было достаточное количество чистой воды, где могли без ледоколов осуществлять плавание даже суда без ледового класса. Но потом неизбежно наступает зима, и в зимних условиях в арктических водах по-прежнему нарастает лед до двух метров. Кстати, если говорить о продолжении уменьшения ледовой шапки в летний период во льдах наших морей, существуют противоположные точки зрения. Нам трудно сказать, какая из них наиболее верная, но наш ведущий научный центр, институт Арктики и Антарктики, считает, что все-таки нет, пик потепления и уменьшения площади льда прошел, и сейчас нас ожидает некоторое увеличение площади летних льдов в арктических морях, и так будет длиться до 30-40 годов. Трудно сказать, по какому сценарию действительно пойдет изменение климата, изменение ледового покрова в Арктике, но в любом случае человек так устроен, что всегда стремится расширить

границы возможного, расширить временные рамки судоходства на Северном морском пути, расширить пространственные границы своего присутствия и осуществления рейсов. Для того чтобы осуществлять и развивать грузопотоки в акватории Северного морского пути, опыт нашей администрации за последние два года и опыт наших предыдущих поколений показывает, что необходимо имеется мощный ледокольный флот, надо развивать и строить атомные ледоколы, которыми остается первенство в обеспечении проводок в акватории Северного морского пути. Соответственно, наша страна сейчас строит, как вы знаете, три ледокола нового типа: двухосадочные, с новой реакторной установкой. Они смогут работать на полной осадке в десять с половиной метров в открытых морях с полным водоизмещением, а слив балласт порядка восьми тысяч тонн, смогут выходить на осадку на восемь с половиной метров и заходить в Обскую губу, в реку Енисей, в устьевые порты и работать в районе мелководья, в районе шельфа. Но судовладельцы должны понимать, что мало построить мощный ледокольный флот, потому что в суровых ледовых условиях, пользуясь услугами этого ледокольного флота, за ним пойдут суда со слабым ледовым классом или без ледового класса, они просто не смогут идти. Виктор Александрович уже сказал, что это действительно особые условия, и нужны суда с серьезным ледовым классом, которые дороже как в постройке, так и в эксплуатации, но другого выхода нет. Мы приглашаем всех на Северный морской путь, мы заинтересованы в развитии судоходства по Севморпути, ну а ответственные судовладельцы и грузовладельцы должны понимать, что у них должны быть суда соответствующего ледового класса. В нашей стране есть очень большой опыт эффективного использования «Совкомфлотом» судов усиленного ледового класса до Arc7 включительно — не только в акватории Севморпути, но и, как было сказано, на шельфах на Дальнем Востоке, в том числе, в Баренцевом море Arc7 работают по вывозу нефти. В акватории Севморпути суда с серьезным ледовым классом в прошедшую навигацию осуществляли как транзитные перевозки, так и вывоз нефти, в том числе, из Обской губы. так что опыт есть, и надо им пользоваться. Мореплавание в

Арктике требует серьезных вложений и большой ответственности, и к этому надо быть готовыми тем, кто хочет развивать судоходство в арктических водах. А мы призваны всячески этому содействовать. Спасибо за внимание.

C. Robertson:

We have to move quite quickly if we are not going to keep the President waiting. Could our Finnish guest Esko Mustamäki talk about some of the ships that he will be sending down these routes?

E. Mustamäki:

Thank you, Charles. Today it is popular to talk about Arctic shipping, but Arctic shipping is not a new invention. It has been mentioned in some of the presentations previously. Our interests in exploring the polar region was initially driven by the need to find the northern route from Europe to Asia. This caused looking for the north-west passage and the north-east passage today better than the northern sea route. They are both about three hundred years old, but Arctic navigation is much older than that. Mankind has travelled by sea since prehistoric times. And the tribes which migrated to the northern parts of the globe used their boats whenever the ice condition in the water systems allowed that. Over time they developed their boats to cope with the ice better and better. And this was the beginning of Arctic ship building. In Helsinki we built the first vessel called Icebreaker more than a century ago. Today we have built more than 60 per cent of all icebreakers in operation. This means that we have built more icebreakers than the other yards together. Until the late twentieth century icebreakers were single-purpose vessels assisting cargo and other vessels. Good icebreaking performance was achieved with high power. In the seventies the assumption was that year-round operation in the northern sea route requires a power of seventy-five thousand shaft horsepower. We have delivered vessels that manage to operate year round in those waters with less than twenty thousand shaft horsepower. This is the result of a huge technological development that has taken place during the last twenty-three years. Arctic Helsinki shipyard is able design, build and deliver any other vessels up to Panamax size needed for the

Russian Arctic operation. And as a member of the Russian United Shipbuilding Corporation, we are able to cooperate closely with a number of Russian shipyards and produce vessels together. We make you break the ice. In the future we will see a big number of technologically advanced vessels operating in the Arctic waters. To be able to succeed in this we need to have access to the big data. This will allow us to develop the next generation of Arctic vessels. And some of these vessels of the next generation will be remotely operation in the remote Arctic waters.

C. Robertson:

Thank you very much. We have an extra four speakers added to our panel which is why I am having to move quite fast now. Alexander Misharin, could you add in a contribution?

A. Мишарин:

Уважаемые коллеги, я очень коротко расскажу о роли железных дорог в развитии Арктики. Я думаю, без железных дорог сегодня трудно представить развитие и функционирование не только Арктики, но и реализацию всех проектов. В России накоплен колоссальный опыт эксплуатации железных дорог в арктической зоне, мы умеем и строить, и эксплуатировать в условиях вечной мерзлоты, и в этом вопросе нам есть что показать и чему поучить. Это нам позволяет сегодня реализовывать многие проекты. Мы говорим сегодня о развитии Северного морского пути, очень важного и транспортного экономического проекта развития Арктики, но его существование, скорее всего, будет затруднено и невозможно без подпитки формирования портовой зоны в условиях Арктики основными грузопотоками, которые формируются, в том числе, и железными дорогами. Развивается Санкт-Петербургский транспортный узел. В последнее время осуществляются проекты по развитию Усть-Луги. Мы в этом году, кстати, запускаем самую современную сортировочную станцию, а общий объем инвестиций в узел уже превысил двести миллиардов рублей. Таким образом, создаются условия для развития Северного морского пути.

Важнейшим является развитие мурманского морского транспортного узла. Мы сегодня везем более двадцати миллионов тонн в Мурманск с Северо-Запада, а к 2020 году эти объемы должны вырасти как минимум на треть и достичь двадцати семи-тридцати миллионов тонн, что требует развития порта, и эта программа сегодня составляет около ста двадцати миллиардов рублей плюс тридцать с лишним миллиардов на развитие подходов от Санкт-Петербурга к Мурманску. Это те проекты, которые сегодня включены в транспортную стратегию. В результате мы получим Мурманский круглогодичный транспортный хаб, который может быть и логичным продолжением коридора «Север-Юг» и созданием новых возможностей для перевозки и на Североамериканский континент. Важным является и другой проект, который сегодня реализуются. Это строительство Северного широтного хода с возможностью соединения железной дороги с портом Сабетта. Он находится примерно в середине Северного морского пути, и это дает возможность развития уникальных месторождений Ямала и арктической зоны. Этот проект впервые дает возможность объединить железные дороги Североуральского региона и Северо-Запада, сформировать в том числе и новый коридор транзитных перевозок из Китая, который впервые был озвучен на последней межправительственной комиссии Китай-Россия, с учетом выхода через соединение железных дорог России и Китая. Я думаю, что железные дороги являются важным условием развития Арктики. Мы сегодня видим эти проекты, у нас есть опыт. Сроки реализации во многом зависят от программы правительства и тех решений, которые приняты, но и решения тех проблем, которые сегодня были озвучены. Это и строительство ледоколов, и создание новых слов, и бурение и освоение новых месторождений. У нас сегодня есть все для того, чтобы эти проекты состоялись. Только реализация Северного широтного хода дает почти двести пятьдесят миллиардов дополнительных доходов в бюджет Ямала, что, безусловно, будет являться существенным вкладом в развитие арктической зоны. Спасибо.

C. Robertson:

One of our extra speakers is Leonid Belyaev, Deputy Minister for Emergency Situations. There is no emergency, though, I hope.

Л. Беляев:

Спасибо, господин ведущий. Я бы хотел сказать, что вы плохо разбираетесь в этом вопросе, потому что МЧС уже присутствует там давно. Мы свою работу начали в этом регионе не сегодня и даже не вчера. Хочу вам сказать, что за последние четыре года нами официально зарегистрировано пять тысяч чрезвычайных происшествий. Мы их для себя делим условно на три составляющие. Это происшествия природного, техногенного характера и транспортного. Наибольшее количество чрезвычайных происшествий нам дало транспортное развитие. Я хочу сказать, что уже сегодня МЧС России развернуло свои аварийно-спасательные центры в Архангельске, в Ханты-Мансийске, в Тикси. В июле у нас по плану стоит открытие торгового центра в городе Мурманске. В планах у нас развитие и создание еще восьми центров, которые будут располагаться непосредственно в этом регионе. У нас сегодня создана достаточно мощная авиационная группировка. Это вертолеты МИ-8 и два самолета, которые постоянно находится на боевом дежурстве. Благо, что у нас не допущено никаких человеческих жертв, но, тем не менее, работы хватает. Сегодня МЧС России абсолютно точно понимает задачу, которую предстоит решить в ближайшие пять лет, потому что, судя по выступлениям наших коллег, активная фаза добычи нефти начнется через десять лет. Мы понимаем, что нам нужна универсальная техника, нам нужны универсальные спасатели, которые будут работать в условиях низких температур и выполнять весь комплекс тех задач, которые перед ними стоят. Хочу сказать, что там, где будет находиться человек — неважно, будет ли он на вахте или попадет в беду, — могу вас всех заверить, что МЧС России сумеет оказать в полном объеме помощь, которая этому человеку потребуется. Спасибо.

C. Robertson:

Thank you for being so brief and for educating me. It feels to me that Government is trying to do this in a joined-up way, in a planning way. We have heard about new transport legislation, we have heard about economic plans, administrative regions, the Ministry of Emergency Situations is already far more involved than I realized. We have time for a couple more speakers and then we will wrap it up. Ildar Neverov, chief of the Ecology Committee, was going to say a couple of minutes if someone could provide a microphone to him.

И. Неверов:

Добрый день. Мой комментарий будет касаться Северного морского пути и участия в его развитии малого и среднего бизнеса. Я сам руковожу компанией, которая занимается логистикой и экологическими проектами в Арктике. Для нас, предпринимательского сообщества, совершенно очевидно, что Арктика может развиваться не только за счет крупных государственных проектов и проектов нефтегазовых компаний, но за счет потенциала малого и среднего бизнеса. Да, мы не можем добывать нефть. Мы не можем построить танкер за двести пятьдесят миллионов долларов. Но мы можем снабжать арктические регионы, мы можем строить инфраструктуру, заниматься северным завозом, наконец, очистить Арктику. Но в текущих условиях состояния Северного морского пути мы этого делать не можем. Ведь с мая прошлого года действуют новые тарифы, утвержденные Федеральной службой по тарифам и согласованные с Минтрансом, с Росатомфлотом. Насколько мне известно, из этих тарифов в шесть раз упал транзит коммерческих грузов по Северному морскому пути. Это правда. Я, например, не могу вывезти свои отходы в ту же самую Европу или в Мурманск или Архангельск с этими тарифами в зимний период. Да, в навигацию мы это можем сделать. Та же самая Дудинка начнет работать в июле, и мы можем прийти в Мурманск до октября. Идет безумная конкуренция за флот, за место в порту, за драгоценнейшее время. Поэтому я хочу обратить ваше внимание на то, что проблема существует. Деловая Россия уже направила на имя министра предложение по

изменения в системе расчета тарифов. Господин Пальников этим занимается. Спасибо.

C. Robertson:

Our next speaker is Mikhail Grigoryev. I think he is going to try and wrap up a little of what we have heard.

М. Григорьев:

Спасибо. Можно показать карту? Пока ставят карту, я хочу сказать, что, как сказал Сергей Оттович, он занимается Арктикой с 1975 года, Артур Николаевич с 1963, а я с 1977 года. Так что некоторый опыт у меня есть, для того чтобы говорить о предмете. Вот арктическая зона. Дело заключается в том, что у нас в массовом сознании есть некоторая каша. Под Арктикой мы понимаем неизвестно что, это некий фантом. Александр Витальевич Цибульский сказал, что это единый субъект управления, и я абсолютно с ним согласен. Но если посмотреть на транспортную инфраструктуру, мы видим, что арктический регион разбит на две территории. Первое – освоение углеводородов — это драйвер развития, это то, что связано с магистралями нефте- и газопроводов (Ямало-Ненецкий и Ненецкий автономные округа), а второе — это то, что связано с транспортировкой Северным морским путем. Я хочу развить идею Сергея Оттовича, что россияне-то в Арктике с XII века, так что у нас есть некоторый опыт освоения территории, и говорить о том, что это terra incognita, я бы не стал. Другое дело, что если оценивать перспективы освоения — это сорок четыре инвестиционных проекта, которые реализуются для освоения углеводородных месторождений на побережье и шельфе, — то до 2030 года у нас на шельфе добычи практически не будет, газа вообще, а нефти мы будем добывать 1 процент от общей добычи страны на месторождении «Приразломная». Вся активность у нас будет происходить на побережье Печерского моря, в Обской и Енисейской губе и заливе. Но это не снимает необходимость развития ледокольного флота, обеспечения и так далее. Я хочу сделать акцент на достаточно злободневном моменте. Дело

заключается в том, что эти месторождения, которые мы осваиваем на побережье с морской схемы, это месторождения такого типа, которые мы осваиваем пятьдесят лет. То есть в России накоплен большой опыт их эксплуатации. Для их освоения мы не нуждаемся в импорте иностранных технологий. Второй момент — Северный морской путь. Дело заключается в том, что, как я уже отметил, это наша национальная транспортная артерия. Первая задача, которую она выполняет, это обеспечение жизнедеятельности поселений, расположенных на побережье, обеспечение национальной безопасности. Мы стоим на пороге использования Северного морского пути в ограниченный период летней навигации в восточном направлении для вывоза на рынок АТР. Чарльз, я хочу вас поправить, что Северный морской путь связывает не только Китай с Европой, он связывает еще и Корею с Европой, Южную Индию и так далее. Набор стран там больше. И только потом, после развития обеспечивающей инфраструктуры мы можем говорить о трассе, приспособленной для транзитных перевозок. Коллеги, это журналистский миф о том, что у нас упал транзит по Северному морскому пути, у нас его и не было никогда. В прошлом году единственная международная поставка по Северному морскому пути это семьдесят тысяч тонн угля из Ванкувера в Пори в Финляндии. Зачем уголь везут через Северный морской путь, я не знаю. В предыдущем году было то же самое. У нас нет ясного и четкого понимания структуры грузопотока, рынков, которые его обеспечат. Я должен сказать господину замминистра транспорта, что это было блестящее решение организовать администрацию Северного морского пути, а во-вторых, ее руководитель это просто уникальный человек, кстати, бывший капитан атомного ледокола «Ямал». Они проводят очень хороший анализ статистики, который должен быть вовлечен в общий оборот. Кстати, это приводит к снижению рисков, к снижению страховых сборов и так далее. Мне нравится идея МЧС относительно центров, но если там бон на 800 метров и один катер с подвесным мотором, это не центр, это просто некое присутствие. У нас в принципе нет обеспечения по средствам ЛАРН по пути, у нас есть какие-то планы ЛАРН для работы на терминалах, но по трассе у нас ничего нет. У

нас только на двух ледоколах есть комплекты оборудования и временные команды. И последнее, что я хотел сказать: очень здорово, что у нас создана комиссия Дмитрий Олеговичем во главе. Это очень востребованная тема, и я думаю, что это решение — одно из первых, которые приняла комиссия - о том, что надо откорректировать программу национального экономического развития арктической зоны совершенно правильно, потому что более абсурдный документ сложно себе представить. Почитайте его ради интереса. Вы знаете, что до сих пор будем строить терминал по перевалке сжиженного природного газа в Териберке? Какая прелесть, когда Штокмановский проект уже давным-давно закрыт. Я думаю, что очень хорошо, что здесь есть Министерство экономического развития, которое сейчас у нас является тем органом, который координирует задачи регионального развития. Мы должны отдавать себе отчет в том, что мы говорим о государственном и частном партнерстве, мы говорим что у нас есть инвесторы — да, инвестиционные проекты это драйвер развития территории. У нас есть федеральные интересы. У нас есть еще третья сторона, это регионы. Почему? Потому что без ясного и четкого представления о перспективах развития инвестиционных проектов регионы не могут развиваться и не могут готовиться к участию. Если, Александр Витальевич, в рамках вашего министерства будет создана прозрачная система долгосрочного системного стратегического планирования, я думаю, что все будут в восторге. Большое спасибо.

C. Robertson:

Thank you very much. To try and wrap up, my impression is that there is a lot of realism about the time this will take. This is not just two ways to deal with a megaproject through a lot of government money at it, and a lot of corruption comes from that. Or to be more sensible and to plan what is needed, what laws are needed, what equipment is needed and prepare for the time when the Arctic will be huge. When I was a teenage boy, one of my favorite books was about Arctic convoys, the time when Anglo-American equipment was being shipped to

Russia to fight in the Great War. I would love to see that level of cooperation between West and Russia again, particularly in the Arctic. So, on that note I would like to thank our panel. I appreciate your contributions, I am sorry I did not give any of you enough time, and thank you very much for listening.