

Северный порт Онега: перспективы модернизации

Ю.Н. Баженов, к.э.н., доцент

Г.В. Лебедев, магистр

В последние годы интерес к Арктике в целях освоения ресурсов проявляют как приарктические государства (США, Канада, Дания, Россия и Норвегия), так и другие страны – Финляндия, Швеция, Исландия, Германия, Китай и Япония.

В Российской Федерации предпринимаются меры по активизации государственной политики в Арктике. В 2008 году Президент Российской Федерации Д.А. Медведев утвердил «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу». Обозначение национальных интересов Российской Федерации в Арктике, установление главных целей государственной политики, стратегических приоритетов, основных задач и мер по её реализации получили развитие в принятом в 2009 году Правительством Российской Федерации Плане мероприятий по реализации «Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу»¹.

Министерством регионального развития разработан проект «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года». В августе он был представлен в Правительство Российской Федерации, а его презентация состоялась в рамках Мурманского (Арктического) международном экономическом форуме в октябре 2010 года.

Россия обладает значительными запасами нефти и газа на шельфе Северного ледовитого океана (более 100 млрд. тонн) и других полезных ископаемых в прибрежных районах.

Освоение ресурсов недр арктического шельфа позволит получить значительный мультипликативный эффект через развитие смежных отраслей промышленности, прежде всего отраслей машиностроения и транспорта.

Необходимо создать такую транспортную инфраструктуру, которая позволит обеспечить транспортировку минеральных ресурсов, минимизацию рисков возникновения нештатных и аварийных ситуаций, обеспечить готовность сил и средств по ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Через Арктику проходят кратчайшие морские пути между рынками Северо-Западной Европы и Тихоокеанского региона. Так, при использо-вании эталонного

маршрута Роттердам – Йокогама, расстояние по южному маршруту через Суэцкий канал составляет 11205 морских миль. При использовании Северного морского пути расстояние по этому маршруту сокращается на 3860 морских миль или на 34%.

Развитие транспортной магистрали «Северный морской путь» невозможно без модернизации северных портов на всём её протяжении, улучшения средств ледокольного, гидрометеорологического и гидрографического обеспечения.

В 2010 году продолжается разработка корректур и дополнений действующих законов в отношении регулирования судоходства по Северному морскому пути и изменению его границ. С учётом этого, в будущем можно прогнозировать интенсификацию грузопотоков в российской Арктике, в связи с чем становится актуальным вопрос модернизации северных портов.

Уже достигнутые объёмы добычи нефти в России требуют масштабных транспортных решений и открывают широкие возможности роста для перевозчиков и портовых перегрузочных комплексов. Основные действующие маршруты транспортировки нефти и нефтепродуктов перегружены и имеют существенные недостатки технического, экономического и политического характера.

«Энергетическая стратегия России на период до 2020 года»² устанавливает необходимость иметь собственные нефтеналивные терминалы для морских поставок нефти и нефтепродуктов на экспорт и целесообразность формирования новых экспортных маршрутов российской нефти и нефтепродуктов как условия развития транспортной инфраструктуры нефтяного комплекса России.

«Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года»⁴ предусматривает, что новые перегрузочные комплексы будут создаваться, прежде всего, на Севере и Дальнем Востоке страны в связи с освоением месторождений углеводородов, в том числе и на континентальном шельфе, и их экспортом в иностранные государства. По прогнозным планам, грузооборот морских портов России будет составлять в 2015 году 774 млн. тонн (наливные грузы – 426,3 млн. тонн, сухие - 347,7 млн. тонн); в 2020 году – 885 млн. тонн (наливные грузы – 460 млн. тонн, сухие – 425 млн. тонн); в 2030 году – 1025 млн. тонн (наливные грузы – 525 млн. тонн, сухие – 500 млн. тонн).

Этим же документом определено, что приоритетами развития транспорта в Северо-Западном Федеральном округе являются, в частности, модернизация и строительство новых портовых комплексов на Балтийском, Белом и Баренцевом морях с увеличением грузооборота к 2030 году портов Северного бассейна в 3,3 раза и портов Балтийского бассейна в 2 раза.

В настоящее время в Северо-Западном федеральном округе первое место по грузообороту нефтепродуктов занимает порт Приморск (более 60 млн. тонн), входящий в состав Большого порта Санкт-Петербург. Дальнейшее развитие транспортного комплекса в Санкт-Петербурге, включая строительство специализированных терминалов для нефти и сжиженного природного газа (СПГ) в Усть-Луге, может быть замедлено введением ограничительных мер со стороны Европейского Союза по экологическим причинам из-за чрезмерной концентрации транспортировки нефти и нефтепродуктов через датские проливы со стороны России.

Развитие порта Мурманск по подходам через Октябрьскую железную дорогу может происходить за счет остатков резерва дороги после загрузки портов Балтийского моря. По этой причине в первую очередь будет развиваться Мурманский транспортный железнодорожный узел.

Из морских портов Севера имеют резервы по железнодорожным подходам только порты Архангельск и Онега. Порт Архангельск расположен в устье реки Северная Двина и в силу естественных причин из-за мелководья не может принимать крупнотоннажный флот, необходимый для транспортировки наливных и других массовых грузов. Порт Онега способен принимать крупнотоннажный флот до 200-300 тыс. тонн дедвейтом, но на сегодня не имеет развитой инфраструктуры.

По мнению специалистов морского и речного флота, грузовладельцев нефтепродуктов Волжского водного бассейна, экспертов некоторых крупных нефтедобывающих предприятий, наиболее конкурентоспособным, перспективным и экономически выгодным для развития нефтеэкспорта является порт Онега. Он лишён недостатков других маршрутов и представляет собой идеальное место для организации перевалки груза и выхода на международные транспортные морские магистрали. Этот самый южный порт на Белом море имеет удачное географическое расположение по отношению к наиболее развитым промышленным и нефтедобывающим регионам России и связан с ними железнодорожными и водными путями. Он находится в вершине Онежского залива Белого моря в 3 милях выше устья одноимённой реки на её правом берегу. Через систему водных путей внутри России порт Онега связан с Балтийским морем через Беломоро-Онежский и Беломоро-Балтийские каналы, с Азовским, Черным и Каспийскими морями – через реку Волгу и Беломоро-Онежский канал. Через реку Волга с её притоками (рекой Кама и рекой Белая) порт связан с нефтедобывающими районами Башкортостана и Татарстана. Онега является ближайшим портом по маршруту экспорта нефти железнодорожным путём в западном

направлении от места её добычи в северных нефтеносных провинциях. На сравнительно небольшом для России расстоянии от порта (490км) проходит действующий нефтетрубопровод от северных месторождений (Усинск - Ярославль).

К важным преимуществам, привлекающим внимание к порту Онега, также относятся

- достаточные глубины на подходах к порту;
- наличие на акватории порта рейдового перегрузочного района для погрузки танкеров грузоместимостью до 300 тыс. тонн;
- умеренный ледовый режим в Онежском заливе в зимний период, лёд в заливе образуется до 5-метровой изобаты глубин, что позволяет обеспечить работу без привлечения мощных ледоколов;
- месторасположение перегрузочных комплексов предполагает исключение необходимости проведения ежегодных дноуглубительных работ;
- наличие значительных по размерам свободных земель, примыкающих к морской акватории порта, даёт возможность создания перегрузочных комплексов и на дальнейшую перспективу;
- порт Онега находится на пути продвижения на экспорт продукции лесопромышленного и нефтедобывающего комплексов Севера, Западной Сибири, Арктического побережья;
- город Онега и Онежский район - в достаточной степени для северной части России экономически развитый и обжитой район с наличием инфраструктуры первой необходимости. Портовые комплексы могут развиваться, не противодействуя интересам жизнедеятельности других предприятий и безопасности города и населения;
- строительство портовых комплексов предлагается разместить в пределах акватории и прилегающих земель существующего международного порта, что исключает издание специальных постановлений Правительства Российской Федерации;
- в действующем порту Онега уже функционируют пункты таможенного и пограничного пропуска судов через государственную границу Российской Федерации;
- по пути выхода из порта (в порт) Онега на международные маршруты отсутствуют естественные преграды (мелководье, мосты и переходы), отсутствуют ограничения по международным проливам и проходам.

Морской порт Онега, ранее специализировавшийся на лесных грузах и пиломатериалах, проводит целенаправленную работу по организации перевалки нефти и нефтепродуктов через рейдовый перегрузочный район, привлечению интереса к

порту грузовладельцев, судоходных компаний-перевозчиков и компаний, работающих в сфере морского бизнеса. В 2003 году здесь впервые была организована перевалка нефти и нефтепродуктов, оператором и организатором проекта выступила крупная российская танкерная судоходная компания ОАО «Волготанкер». Было задействовано два маршрута поставки нефти и нефтепродуктов на экспорт.

Нефтепродукты (мазут) доставлялись в порт танкерами класса плавания «река-море» из Ярославля внутренними водными путями по реке Волге, Онежскому озеру, Беломоро-Онежскому каналу и далее морем к порту Онега. Мазут доставлялся в порт танкерами грузоподъемностью 3 тыс. тонн, перегружался в танкеры грузоподъемностью 30 тыс. тонн, которые далее следовали морем в порт Роттердам.

Сырая нефть морским путём доставлялась из порта Витино в порт Онега танкерами грузоподъемностью 50 тыс. тонн, перегружалась в танкеры грузоподъемностью 100 тыс. тонн, которые далее следовали морем в порт Роттердам.

Имея в собственности значительное количество танкеров, устойчивые партнерские связи с грузовладельцами, компания «Волготанкер» намеревалась к 2005 году использовать на судоходной линии Волжский бассейн – порт Онега 50 танкеров и перегружать в Онеге на порт Роттердам около 2,5-3,0 млн. тонн мазута. По оценкам специалистов ОАО «Волготанкер» и компаний-грузовладельцев, маршрут оказался чрезвычайно экономически выгодным и несравненно более прибыльным в сравнении с конкурирующим маршрутом через порт Санкт-Петербург. Но из-за своих внутренних проблем и невыполнения обязательств перед государством по исполнению налоговых требований компания «Волготанкер» в 2004 году была выведена в банкротство и, соответственно, была вынуждена прекратить дальнейшую работу по новому проекту в связи с арестом танкерного флота.

Вместе с тем через средства массовой информации экономичность опробованного на практике маршрута экспорта нефтепродуктов через Онежский порт получила достаточную известность в сфере морской деятельности и в среде ресурсовладельцев (грузоотправителей) нефти и нефтепродуктов. Безусловным является то, что с вводом в эксплуатацию портовых перегрузочных комплексов по проекту ООО «МТМ Онега» нефтегрузы, следующие на экспорт из Волжского бассейна через порт Санкт-Петербург, из портов Витино и Архангельск через порт Мурманск, при разумном подходе к вопросам маршрутизации со стороны грузовладельцев станут грузами порта Онега, а это составляет около 11-19 млн. тонн.

В развитие темы перевалки нефти и нефтепродуктов в 2004 году компанией «АРМ-Нефтесервис» (г. Москва) была разработана «Декларация о намерениях строительства комплекса приёма, хранения и транспортировки нефти» в районе станции Шунданец Онежского района Архангельской области, находящейся в 6 км от побережья Белого моря. Проект был поддержан областными органами власти, распоряжением Главы администрации Архангельской области № 802-р от 06 августа 2004 года. Была создана межведомственная комиссия по выбору земельного участка для проектирования и строительства комплекса приёма, хранения и транспортировки нефти в Онежском районе.

В 2009 году ООО «МТМ Онега» разработало собственный проект развития инфраструктуры со строительством новых транспортно-технологических комплексов в порту Онега. Проект предусматривает создание высокотехнологичных современных комплексов, а создание собственной судоходной компании с постройкой танкерного флота, способно притянуть к порту интересы грузовладельцев Поволжья.

В настоящее время через порт на экспорт традиционно отгружаются пиломатериалы ОАО «Онежский лесопильно-деревообрабатывающий комбинат». Максимальный грузооборот порта по сухим грузам – 0,7 млн. тонн, нефтеналивным – 0,9 млн. тонн.

В рамках реализации проекта развития ООО «МТМ Онега» предусматриваются такие мероприятия строительства и модернизации существующей инфраструктуры порта и прилегающих территорий, как:

- строительство выносного причала для приёма танкеров с осадкой до 18 м, постройка нефтеналивных причалов;
- строительство портового перегрузочного комплекса для сухих грузов и контейнеров, нефтеперегрузочного портового комплекса и рейдовых перегрузочных комплексов;
- создание базы вспомогательного флота.

Как уже было сказано, ещё одной перспективной и амбициозной задачей в рамках реализации проекта является создание собственной судоходной танкерной компании в составе ООО «МТМ Онега».

Приоритет северного направления транспортировки углеводородов подтвержден практикой работы на этом маршруте судоходной компании «Волготанкер», что пользовалось известностью в сфере морского нефтебизнеса. На сегодняшний день в России грузовладельцы на практике убедились, что южное направление потеряло свои

преимущества перед северным маршрутом нефтегруза на экспорт. Причиной являются длительные простои танкеров в ожидании очереди прохода через Турецкие проливы. Направление через порт Санкт-Петербург потеряло эффективность в связи с длительностью простоев в ожидании прохода через водопропускники Беломоро-Балтийского канала и мосты города. Отметим кстати, что пропуск танкеров через город Санкт-Петербург имеет тенденцию к полному закрытию.

В рамках проекта предусматривается строительство танкеров, способных работать в Волжском, Каспийском бассейнах с выходом в Белое море к перегрузочным комплексам «МТМ Онега» в морском порту Онега. Это суда грузоподъемностью от 3 до 4 тыс. тонн. Такие танкеры должны работать группами по 10 судов для организации непрерывного грузопотока. Предполагается создать из новых судов 5 таких групп общей численностью в 50 единиц. Стоимость одного танкера соответствующего водоизмещения составляет сегодня не более 8,5 млн. евро (по оценке российских строителей судов).

Указанный проект также предусматривает строительство экспортного нефтетрубопровода для перекачки нефти, добываемой в Тимано-Печорской и Сибирской нефтегазоносных провинциях, к глубоководному порту Онега для последующей её транспортировки в порты Европы крупнотоннажными танкерами. Длина трассы предполагаемого нефтепровода составляет 540 км. Маршрут трубопровода полностью проходит по Архангельской области. Подключение трубопровода в направлении Онеги предлагается сделать в Приводино к действующему трубопроводу Усинск – Ярославль.

Проекты строительства северного маршрута трубопровода рассматриваются с 2002 года. В 2002 году российские компании «Лукойл», «Юкос», ТНК, «Сибнефть» и «Сургутнефтегаз» предложили маршруты «Западная Сибирь – Мурманск», проходящие через действующий нефтепровод Усинск – Ярославль. Первый маршрут пролегает от западно-сибирских месторождений вдоль трубопровода Усинск – Ярославль до насосно-перекачивающей станции Нюксеница, откуда через побережье Белого моря, начиная от Онеги, огибает побережье моря и следует на Мурманск. Протяженность – 3600 км. Второй вариант: трубопровод прокладывается из Западной Сибири через Усинск, пересекает Белое море в северо-восточной части (по морскому дну) и, проходя вдоль всего Кольского полуострова, завершается в Мурманске. Длина маршрута – 2500 км. При выборе и сравнении маршрутов движения нефти инициаторы и сторонники «северного маршрута», отметили неконкурентоспособность порта Архангельск.

Порт Онега обладает перед указанными портами существенными преимуществами, являясь географически более близким к промышленным районам России, имеет связь с ними через железную дорогу и внутренние водные пути. К примеру, сроки плавания без ледокольного сопровождения в Онегу более продолжительные – с мая по ноябрь, в последнее время – с мая по декабрь – 240 дней, в Индиге же – только 185 дней (разница почти в два месяца).

Проектом, предлагаемым «МТМ Онега», предусматривается также на пути движения нефти на экспорт строительство нефтеперерабатывающих заводов, что соответствует требованиям Правительства об ограничении экспорта сырьевых ресурсов. Перспективную грузовую базу портовых перегрузочных комплексов, ресурсную базу нефтеперерабатывающих заводов в Онеге могут составить:

- до 40 млн. тонн углеводородов Тимано-Печорской нефтегазовой провинции и шельфов Баренцева и Карского морей;
- до 80 млн. тонн нефти и нефтеконденсата месторождений Западной Сибири;
- до 20 млн. тонн газового конденсата Ямало-Ненецкого округа (компания «НОВАТЭК»);
- 12-15 млн. тонн экспортного угля Печорского бассейна;
- 6 млн. тонн лесной продукции Республики Коми;
- 2 млн. тонн лесной продукции компании «Интер-Лес» из Архангельской и Вологодской областей;
- до 30 млн. тонн угля Кузбасса, который сейчас вынужден экспортироваться через более отдалённые порты Прибалтики, Мурманска и Дальнего Востока;
- до 25 млн. тонн нефти и нефтепродуктов компании «Татнефть», которые сейчас вынуждены экспортировать с 2-мя морскими перевалками через Кандалакшу (Витино), Мурманск, Польшу, страны Прибалтики;
- до 10 млн. тонн нефтепродуктов от производителей (НПЗ) Приволжья через внутренние водные пути;
- до 8 млн. тонн нефти компании Red Line из Тюмени к 2012 году;
- до 8 млн. тонн Калийные удобрения ОАО "Сильвинит", г. Соликамск, Пермский край.

ООО «МТМ Онега» в рамках проекта развития и модернизации порта и прилегающих территорий разработало также проект строительства завода по сжижению природного газа мощностью 28 млрд. м³ в год. Однако реализация этого проекта невозможна без заинтересованности ОАО «Газпром». Прохождение

существующих и строящихся газопроводов в непосредственной близости от города и порта Онега, а также планируемый ввод в строй в 2013 году газопровода Мурманск-Волхов, позволит обеспечить загрузку завода СПГ.

Проект, предлагаемый ООО «МТМ Онега», является комплексным. Срок окупаемости укладывается в 9 лет. Безусловно, крайне важна и его социальная составляющая: транспортная инфраструктура региона, современные технологии, налоговое наполнение местных бюджетов, новые рабочие места, уровень жизни и благосостояния населения региона.

С учётом освоения в перспективе месторождений углеводородного сырья на арктическом шельфе России инфраструктура базовых северных портов должна соответствовать мировым технологическим стандартам. Реализация перспективного плана модернизации порта Онега позволит стать порту одним из перегрузочных узлов транспортировки энергетических сырьевых ресурсов и наравне с Мурманском и Архангельском участвовать в распределении экспортных грузопотоков Северного морского пути в том числе.

Предполагаемая модернизация порта Онега способствует выполнению стратегической задачи освоения и эффективного хозяйственного использования приморских территорий в интересах национальной безопасности Российской Федерации в Арктическом регионе.

Литература:

- 1) «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу». Утверждены Президентом РФ ПР-1969 от 18.09.2008 года.
- 2) «Энергетическая стратегия России на период до 2020 года». Утверждена распоряжением Правительства РФ № 1234-р от 28.08.2003 года.
- 3) «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года». Утверждена приказом № 45 Министерства транспорта от 12.05.2005 года.
- 4) «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года». Утверждена распоряжением Правительства РФ № 1734-р от 22.11.2008 года.
- 5) Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России 2010-2015 годы». Утверждена распоряжением Правительства РФ № 781-р от 15.06.2007 года.

- 6) Г.Н. Евтушенко, М.А. Колосов, А.В. Силин, Р.М. Нарбут «Северные порты России». – Гидрометеиздат, Санкт-Петербург, 2006 г. 340 стр.
- 7) Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков «Единая транспортная система». – Издательский центр «Академия», Москва, 2004 г. 238 стр.
- 8) Е.Н. Дворцова «Развитие хозяйственного партнёрства в прибрежных зонах». – Российский внешнеэкономический вестник № 4 (Апрель) 2010г. 6 стр.
- 9) Инвестиционный портал Архангельской области: www.dvinainvest.ru
- 10) Сайт Правительства Архангельской области: www.dvinaland.ru
- 11) Информационный портал города Онега и Онежского района www.onega.su