



**Директор консультационной компании «Гекон», член научного совета при Совете Безопасности Российской Федерации, член бюро научно-технического совета Минприроды России, член научно-технического совета Минтранса России  
Михаил Николаевич Григорьев**

## Прогноз формирования грузопотока минерального сырья в акватории Северного морского пути на период до 2035 года: весенняя коррекция

**Развитие грузопотока в Арктическом бассейне связано с освоением природных ресурсов, при доминирующей роли полезных ископаемых. Освоение прибрежных территорий, удаленных от систем магистральных трубопроводов и железных дорог, определяет значимость развития устойчивой морской транспортной системы, обеспечивающий глобализацию Арктики – обеспечение поступления ее природных ресурсов на мировой рынок.**

Прогноз развития грузопотока минерального сырья в акватории Северного морского пути позволяет решить несколько практических задач, в частности – определение связанного с ним судопотока и оценка потребности в судах различного дедвейта и ледовых классов, оценка потребности в ледокольном обеспечении, а также прогноз возможных чрезвычайных техногенных ситуаций с целью разработки превентивных мероприятий природоохранного характера.

Рост объема перевозок по Северному морскому пути начался в 2010 году (Рис.1). В первую очередь это было связано с транзитными перевозками, в которых значимую роль играли перевозки минеральных ресурсов – газового конденсата, железорудного концентрата и угля.

В настоящее время освоение минеральных ресурсов обеспечивает не менее 95% текущего грузопотока – включая собственно вывоз сырья, так и грузы обеспечения добывающих производств. В минувшем 2019 году объем перевозок в акватории Севморпути составил 31,5 млн. т, 95% перевозок были связаны с вывозом минерального сырья и грузами обеспечения наиболее крупных производств – НОВАТЭК и ГК «Норильский Никель»; на грузопоток остальных портов и портопунктов в акватории Севморпути пришлось 3% грузов, на транзит – 2%. На собственный вывоз минеральных ресурсов пришлось 90% грузопотока, причем 89% обеспечили проекты с круглогодичным вывозом сырья.

Несомненно, что по мере роста грузопотока минерального сырья в акватории Севморпути, связанного как с развитием действующих, так и со строящимися, проектируемыми и заявленными проектами, доля минеральных ресурсов в общем грузопотоке увеличится

и, при достаточно стабильном объеме грузов обеспечения производств, «северного завоза» и скромным транзитом, которые в совокупности можно оценить не более чем в 2-3 млн. т, будет определять абсолютно доминирующую часть грузопотока – до 97% и более. Это обстоятельство определяет важность прогнозной оценки перспективного грузопотока минерального сырья.

«План развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года» предусматривает ежегодную, начиная с марта 2020 года, актуализацию прогноза грузопотока в акватории Северного морского пути на период до 2035 г., что определяет необходимость выработки наиболее обоснованного прогноза формирования грузовой базы за счет реализации проектов освоения минеральных ресурсов с вывозом продукции через акваторию Севморпути.

### Март 2020

В марте 2020 года Минприроды России подготовлен прогноз грузопотока на Севморпути, связанного с вывозом минеральных ресурсов. Разработка прогнозов проводится на регулярной основе: ранее в правительство были представлены прогнозы грузопотока в сентябре 2017 (на период до 2030 года); в апреле 2018 и в марте 2019 года (на период до 2035 года). Актуализация прогнозов позволяет учитывать происходящие изменения, связанные с появлением новых проектов, изменениями ресурсной базы проектов, согласованием новых проектных документов и развитием транспортной инфраструктуры.

Принципиальной особенностью проводимой Минприроды России оценки является использование про-

гнозных уровней добычи по согласованным (утвержденным) проектам; заявленные компаниями планы освоения месторождений, проектная документация которых не утверждена, анализируются с позиций обеспеченности заявленных уровней добычи текущей ресурсной базой.

Проекты разделены на следующие группы, исходя из обоснованности уровней добычи и готовности транспортной инфраструктуры.

**С согласованными ЦКР Роснедра проектными документами (группы А – В):**

- Группа А. Действующая транспортная инфраструктура. Проекты «Ямал СПГ», «Новопортовское», «Сандибинское», «Норильск», «Пеляткинское», «Майское», «Зырянка».
- Группа Б. Строящаяся транспортная инфраструктура. Проект «Арктик СПГ 2».
- Группа В. Проектируемая транспортная инфраструктура. Проекты «Обский СПГ», «Бухта Север», «Северная Звезда».

**Заявления компаний (группы Г и Д):**

- Группа Г. Заявления компаний по планируемым объемам добычи, обеспеченным текущей ресурсной базой. Проекты «Песчанка», «Томтор».
- Группа Д. Заявления компаний по планиваемым объемам грузопотока проектов, ресурсная база которых не определена, но инфраструктура планируется. Проект «Арктик СПГ 1».

При подготовке прогноза были учтены следующие изменения, произошедшие со времени подготовки предыдущего прогноза (март 2019 года):

1. Согласование проектов разработки новых месторождений – Верхнетиутейское и Западно-Сеяхинское (проект Обский СПГ);
2. Согласование новых вариантов проектных документов разработки Пайяхского (проект «бухта Север»), Южно-Соленинского и Северо-Соленинского (проект «Пеляткинское») месторождений;
3. Заявление ПАО «НК «Роснефть» о направлении нефти с месторождений Ванкорского кластера (Тагульского, Сузунского и Лодочного) по нефтепроводу для отгрузки с терминала Бухта Север; начало отгрузки определено в 2024 году, что связано с завершением строительства нефтепроводов «Ванкорский кластер – Пайяхское месторождение» и «Пайяхское месторождение-Бухта Север», начало разработки Пайяхского месторождения также планируется в 2024 году;
4. Заявление ПАО «НОВАТЭК», подтвержденное данными об объемах вывоза СПГ, о превышении фактическими объемами производства «Ямал СПГ» проектных;
5. Заявление ПАО «ГМК «Норильский Никель» об ожидаемом росте объемов морских перевозок продукции горнорудного комплекса в соответствии с разработкой новых участков различных типов руд, развитием технологических и логистических решений компании;
6. Заявление УК «ВостокУголь» об отказе от реализации проекта добычи угля Нижнелемберовского и Малолемберовского месторождений (проект «Чайка»);
7. Заявление ПАО «НОВАТЭК» о переносе на более поздний период сроков ввода очередных заводов СПГ проекта «Арктик СПГ 2»;
8. Заявление ООО «ГДК «Баимская» о переносе на более поздний срок (на 2027 год) начала добычи на месторождении Песчанка;
9. Заявление АО «Первая горнорудная компания» о сезонном вывозе рудного концентрата Павловского месторождения только в западном направлении.

Результаты прогноза приведены на Рис. 2. Прогноз составлен, исходя из сложившихся на настоящий момент проектов. Безусловно, дополнительная грузовая база Северного морского пути будет формироваться как за счет развития ресурсной базы текущих проектов, так и формирования новых – ожидается, что в ближайшее время определятся такие про-

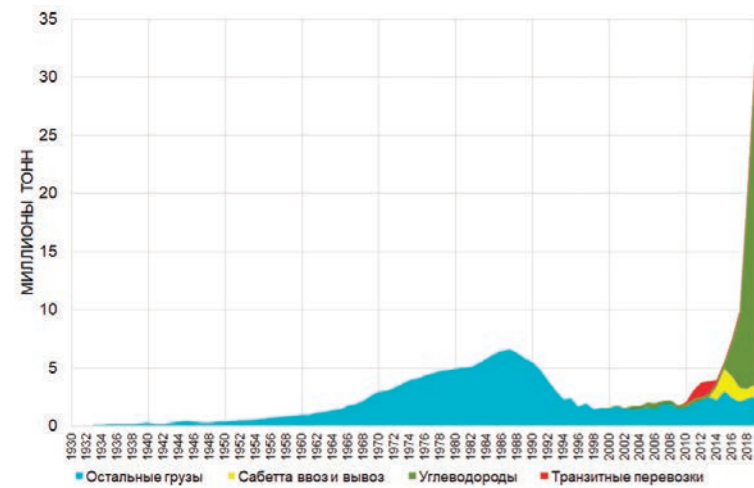


Рис. 1. Развитие грузопотока по Севморпути

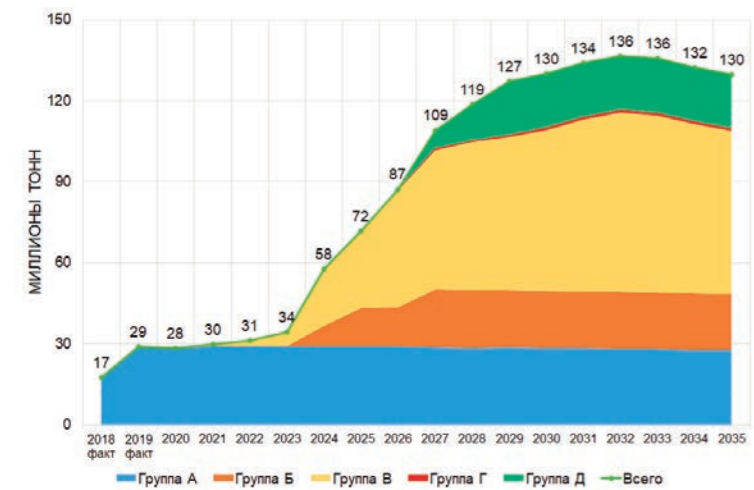


Рис. 2. Прогноз грузопотоков групп проектов добычи минерального сырья

екты, как «Арктик СПГ 3», «Арктик Палладий», отгрузка жидких углеводородов из Ямбурга (порт Круглый). Активные геологоразведочные работы на побережье Енисейского залива также ожидаемо приведут к росту объемов сырья, представляемых к перевозкам по Северному морскому пути.

Развитие сложившихся и появление новых проектов освоения минеральных ресурсов с морской транспортировкой продукции, постоянное изменение внутренних и внешних факторов, влияющих на их реализацию, определяет необходимость проведения актуализации прогноза на постоянной основе.

**Апрель 2020**

Повод для пересмотра прогноза представился уже в апреле.

В январе цены на нефть стали снижаться в связи с развитием эпидемии коронавируса в Китае, главным потребителе нефти. В начале марта министры Организации стран-экспортеров нефти (ОПЕК) и стран, не входящих в картель, включая Россию, Казахстан и Азербайджан (ОПЕК+), впервые с конца 2016 года не смогли договориться о параметрах сделки по сокращению добычи. 1 апреля текущая цена нефти сорта Brent на условиях FOB Europe по данным U.S. Energy Information Administration спустилась ниже 15 долларов за баррель. В этот же день цена российской нефти Urals в Северо-Западной Европе по данным Argus Media спустилась до минимального значения с марта 1999 года – 10,54 доллара за баррель.

В настоящее время предпринимаются попытки стран-производителей нефти выработать единый скоординированный подход к регулированию объемов добычи нефти. Россия готова сокращать добычу, но при условии, что это же сделают остальные страны-экспортеры, в первую очередь – США. Президент В.Путин озвучил целевой ориентир – 40-45\$, это та цена, которая вполне устраивает Россию.

Даже если удастся вернуться к этому ценовому диапазону, то какое последствие это будет иметь для развития проектов освоения арктических месторождений нефти с вывозом через акваторию Северного морского пути?

Посмотрим на принятые в согласованных проектных документах цены на нефть, вывоз которой проводится или предполагается морским путем – как из акватории Северного морского пути, так и Баренцева (Печорского) моря (Рис.3).

По сути, только проект Новопортовского месторождения соответствует ожидаемой цене. Остальные проекты, даже несмотря на предо-

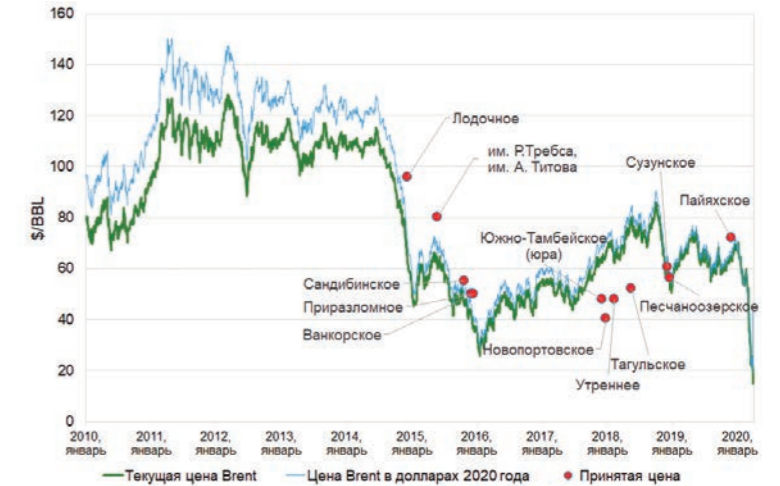


Рис. 3. Цена нефти, принятая в действующих проектных документах

ставляемые налоговые и иные льготы, уходят в черную зону убыточности.

Очевидно, что действующие проекты, с понесенными капитальными затратами, будут продолжаться, но о развитии новых проектов пока говорить рано. В первую очередь это относится к проекту освоения Пайяхского месторождения, в котором в декабре 2019 года была принята цена 72 доллара за баррель.

В равной степени это относится и к проектам производства сжиженного природного газа. По данным Bluegold Research, среднемировые цены на сжиженный природный газ по сравнению с сентябрем 2018 года снизились в конце марта в четыре раза – до 2.76 \$/MMBtu (с колебанием от 2.47 в Европе до 3.13 в Азии). Также многократно снизилась и цена трубопроводного газа на традиционном для России европейском рынке: 31.03.2020 г. цена на голландской TTF и на британском газовом хабе National Balancing Point (NBP) установилась на уровне 82 доллара за тысячу кубометров, что меньше, чем цена на внутреннем российском рынке.

Очевидно, что нас ждет пауза в реализации новых нефтяных и газовых проектов в приморских районах Арктической зоны. Если говорить об освоении континентального шельфа, то его перспективы еще более туманны.

На фоне углеводородного сырья проекты освоения руд выглядят более устойчиво, даже несмотря на некоторое снижение текущих цен в условиях падения спроса. Ожидается, что спрос на металлы восстановится в течение текущего года.

**Очевидно,  
что нас ждет  
пауза в  
реализации  
новых  
нефтяных  
и газовых  
проектов  
в приморских  
районах  
Арктической  
зоны.**