

ПЕРСПЕКТИВЫ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК СЖИЖЕННОГО ПРОРОДНОГО ГАЗА (СПГ)

IMPORT SUBSTITUTION PERSPECTIVE IN LIQUEFIED NATURAL GAS (LNG) MARINE TRANSPORTATION

*Z. Nazarova
Yu. Zabaykin
E. Nadezhdinskaya*

Annotation

The article entitled touches upon the issues of the contemporary import substitution in the sphere of hydrocarbon marine transportation in Russia. It gives a brief outline of the current situation and describes the economic environment underlying marine transportation in which the substitution should develop, furthermore it covers the existing tendencies in the said sphere.

Keywords: Import substitution, LNG transportation, service harbour area, marine transportation, hydrocarbons.

Назарова Зинаида Михайловна

*Д.э.н., профессор,
МГРИ – РГГРУ*

Забайкин Юрий Васильевич

*К.э.н., доцент,
МГРИ – РГГРУ*

Надеждинская Екатерина Владимировна

*Магистрант,
МГРИ – РГГРУ*

Аннотация

Статья рассматривает текущее состояние вопроса импортозамещения в области морских перевозок углеводородов в России. В статье дается краткое описание ситуации в настоящее время, и описываются условия, при которых возможно дальнейшее развитие импортозамещения морских перевозок, также описаны существующие тенденции в указанной сфере.

Ключевые слова:

Импортозамещение, транспортировка СПГ, портофлот, морские перевозки, углеводороды.

В статье рассматривается текущее состояние вопроса импортозамещения в области морских перевозок углеводородов в России. Сегодня в нашей стране существует потребность в грузовом фонде и в ближайшие десятилетия возникнет еще большая необходимость не только в современных танкерах и газовозах для транспортировки углеводородов, но так же и в новых сухогрузах для целей транспортировки технологических и строительных грузов [3].

Как правило, транспортировка газа осуществляется не только по трубопроводам, но и в сжиженном виде по морю. Не смотря на всю сложность и затратность перевозок сжиженного природного газа, по сравнению с транспортировкой газа по трубопроводу, данный способ остается необходимой альтернативой. В связи с этим, возникает потребность как в строительстве и оборудовании газоприемных терминалов в морских портах, так и самих танкеров. На основании проводимых расчетов мировыми экономистами можно делать выводы о том, что стоимость доставки газа морскими газовозами поэтапно выходит на один уровень с расходами на транспортировку газа по трубопроводам при достижении расстояния в 2,5 тыс. километров от месторождений до конечных

пунктов приема [2]. По данным ПАО "Современный коммерческий флот" ("Совкомфлот"), морская транспортировка становится экономически эффективной на расстоянии, превышающее 2200 морских миль.

Ввиду отсутствия привязки СПГ проектов к конкретным потребителям и определенным рынкам сбыта, и принимая во внимание, что первоначальные вложения в СПГ-инфраструктуру могут быть выше, чем в трубопроводные проекты, в итоге можно утверждать, что доставка сжиженного природного газа большими танкерами оказывается выгоднее. На сегодняшний день международный флот СПГ-танкеров достигает внушительных масштабов, порядка 520 единиц к концу 2017 года, и объемы строительства газовозов только увеличиваются.

Одними из крупнейших производителей газовозов являются азиатские компании, такие как: Дэу (Daewoo), Хёндэ (Hyundai), Самсунг (Samsung), Мицубиси (Mitsubishi) и другие. Больше половины танкеров-газовозов были произведены на южнокорейских верфях. Спрос на танкеры только увеличивается, что связано с вводом в строй новых мощностей по производству СПГ и наращиванием спроса на газ.

Ввиду активного освоения и разработки арктического шельфа России, возникает потребность в газовозах высокого ледового класса для транспортировки СПГ с севера России, как в страны Запада, так и в Азиатско-тихоокеанский Регион (АТР). Потребности российских судовладельцев и иных пользователей судовой техники, в основном продиктованы перспективами разработки Арктического, Сахалинского и Каспийского шельфов, а также увеличивающейся отечественной грузовой базой (по данным Минтранса России объем перевалки грузов через российские порты вырастет с 420 млн. тонн в 2006 г. до 530–540 млн. тонн в 2010 г. и до 600 млн. тонн в 2015 г.) [4].

Следует отметить, значительную разницу в развитии и росте газопромышленной отрасли и неблагоприятных условиях деятельности российских судостроительных заводов и верфей. Необходимо принять во внимание, что российские верфи в значительной степени уступают по технико-экономическим показателям азиатским верфям, учитывая тот факт, что Россия никогда не специализировалась на строительстве судов-газовозов, а имела своим приоритетом трубопроводную транспортировку газа. Технически все основные заказы на строительство газовозов и танкеров могут быть реализованы на российских верфях, но ввиду целого ряда причин таких как, финансовые, производственные и технологические, производство представляется неконкурентоспособным и нерентабельным. К примеру, стоимость строительства большинства новых судов для перевозки СПГ, заказанных на южнокорейских верфях, составляет \$200 млн, а плавучего хранилища с регазификационной установкой – около \$250 млн [2], в то время как, строительство аналогичных судов на российских верфях начинается от \$300 млн, [9]. Отсутствие опыта в свою очередь наложит дополнительные затраты на научно-исследовательские работы по созданию и строительству необходимых транспортных судов для углеводородов.

Следует учитывать и тот факт, что строительство таких судов в России будет требовать более длительных временных затрат, в виду уникальности проектирования и строительства того или иного судна, в то время как на Южнокорейских верфях одновременно могут производиться от 2 до 3 судов, вследствие такого рода массовости достигается и удешевление всего процесса производства.

Кроме того, негативным фактором является отсутствие государственной поддержки в сфере налогообложения и финансирования, что накладывает дополнительные операционные трудности для верфей в рамках модернизации и перевооружения их производств. Немаловажным фактором является и нехватка мощностей по металлообработке и численному составу основных производственных рабочих.

Одной из попыток исправления текущей ситуации в судостроительной промышленности являлось создание программы по развитию проекта завода "Звезда". В настоящее время завод является частью "Объединенной Судостроительной Корпорации" и Консорциума, возглавляемого ПАО "Роснефть". Все остальные проекты рассматриваются, как коммерческие, а, следовательно, господдержка не предусмотрена. [8]

Следует обратить внимание на ПАО "Современный коммерческий флот" – крупнейшую судоходную компанию России, одного из мировых лидеров в сфере морской транспортировки углеводородов, а также обслуживания шельфовой разведки и добычи нефти и газа [6]. Перспективы использования мощностей "Совкомфлота" также можно считать дополнительным вариантом решения текущей ситуации на рынке судостроения. На сегодняшний день "Совкомфлот" эксплуатирует 6 судов-газовозов СПГ, которые перевозят СПГ в рамках проекта "Сахалин-2". Также "Совкомфлот" заявило о планах по наращиванию объемов перевозок СПГ, путем развития судостроительной программы, в рамках которой планируется постройка двух ультрасовременных газовозов СПГ ледового класса, по заказу компании Газпром Глобал СПГ (Gazprom Global LNG), дочернего предприятия ОАО "Газпром". Строительство судов осуществляется при участии АО "Объединенная судостроительная корпорация". Данные суда ледового класса оснащены комплексом оборудования для работы в условиях низких температур и имеют грузопместимость 170 тыс. м³. Данные суда планируется использовать для перевозок СПГ между действующими терминалами СПГ для транспортировки газа в течение всего года. [7]

В виду развития российских проектов СПГ актуальным является вопрос о возможностях осуществления строительства судов такого класса на российских верфях. Ранее такие суда в России не проектировались и не строились, но, как утверждают эксперты, теоретически такие возможности имеются [3]. Как указывалось ранее, существующие российские судостроительные заводы имеют обусловленные размерами строительных площадок ограничения и без существенной реконструкции возможно строительство только относительно небольших судов – грузопместимостью до 80 тыс. м³, которые менее востребованы на рынке перевозок.

В настоящее время в России формирование строительства газовозов большей грузопместимости является затруднительным и возможно при использовании зарубежного опыта и государственной поддержке. В рамках реализации российских СПГ-проектов необходимым условием является эксплуатация газовозов СПГ в ледовых условиях Северного морского пути, который является экономически выгодным и наиболее быстрым маршрутом между странами Европы и АТР, а именно, при сокра-

щении времени транспортировки СПГ, снижаются расходы на доставку газа. Для использования Северного морского пути и транспортировки российского СПГ потребителям необходим детальный анализ всех аспектов, начиная от строительства СПГ газозовов в России до проработки морских маршрутов.

Таким образом, перспективы импортозамещения в области морских перевозок СПГ в России в настоящий момент находятся в двойственной ситуации. С одной сто-

роны обозначена четкая необходимость в организации строительства современных газозовов в России, с другой стороны ввиду техническо-экономических сложностей и жесткой конкуренции со стороны азиатских верфей строительство танкеров СПГ на российских верфях является неконкурентным. Тем не менее, в отношении перевооружения и переоборудования российских судостроительных заводов предпринимаются первые шаги и формируются планы на долгосрочную перспективу улучшения конкурентных показателей российских верфей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Морская Биржа №3 (61), 2017 – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.maritimemarket.ru/download/mb61.pdf>, свободный.
2. Пронедра. Газозовы: морские перевозки сжиженного природного газа 03.05.2017 – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://pronedra.ru/gas/2017/05/03/morskie-perevozki-spg>, свободный.
3. Корабел.ру. Российское судостроение – есть ли перспективы? 15.04.2014 – [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.korabel.ru/news/comments/rossiyskoe_sudostroenie_-_est_li_perspektivy.html, свободный.
4. Морская Биржа № 3(21), 2007 Судостроение– [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.maritimemarket.ru/article.phtml?id=132>, свободный.
5. Деловой журнал (1) 2017, Neftegaz.ru OFFSHORE, Шельф акваторные запасы [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.yumpru.com/xx/document/view/57837093/neftgazru-1-17>, свободный.
6. Главная / О нас / Профиль компании, [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.sovcomflot.ru/>, свободный.
7. Главная / О корпорации, [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.oaoosk.ru/>, свободный.
8. Главная страница / О предприятии [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.fes-zvezda.ru/>, свободный.
9. Заказ южнокорейских танкеров не повредит российским верфям, 8 сентября 2017, [Electronic source] – Режим доступа: <https://topwar.ru/124367-zakaz-yuzhpkoreyskih-tankerov-ne-povredit-rossiyskim-verfyam.html>, свободный.
10. Забайкин Ю.В., Шендеров В.И., Ботоногов В.С., Якунин М.А. Формирование международных цен на нефть// Актуальные проблемы и перспективы развития экономики: российский и зарубежный опыт № 7/ Оптимус, М., 2017. С.61–66.
11. Забайкин Ю.В., Шендеров В.И., Ботоногов В.С., Якунин М.А. Формирование международных цен на газ// Актуальные проблемы и перспективы развития экономики: российский и зарубежный опыт Выпуск № 7/ Оптимус, М., 2017. С.66–72.
12. Забайкин Ю.В., Шендеров В.И., Перхурович С.Э. Назаров А.П. Планирование оптимальной транспортировки минерально-сырьевых ресурсов// Актуальные проблемы и перспективы развития экономики: российский и зарубежный опыт № 7/ Оптимус, М., 2017. С.34–39.

© З.М. Назарова, Ю.В. Забайкин, Е.В. Надеждинская, (79264154444@yandex.com), Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики».



Образовательный центр
"Языки и культуры
мира"
Открыт набор на
языковые курсы
www.wlc.vspu.ru

РЕКЛАМА