

Море вместо тундры, танкеры вместо трубопроводов. На буровой платформе в Охотском море корреспондент «Денег» Алексей Боярский наблюдал, как иностранцы помогают «Газпрому» в мировой экспансии.

Всепроникающий газ

При сборе материала о богатствах России тема газа постоянно напоминала о себе. В соседнем вагоне поезда, на котором я ехал от угольщиков Воркуты, всю ночь пили и дрались газовики, возвращавшиеся с вахты из Усинска. Забравшись к кромке Баренцева моря в депрессивный браконьерский поселок Териберка, отделенный от Мурманска сотней с лишним километров голой тундры, я вместо рыбного изобилия обнаружил красивый домик компании «Штокман Девелопмент», которая готовится к разработке газоконденсатного месторождения на шельфе. Что делать, если газ – наше все: обладаем, по разным оценкам, от 20 до 40 процентов мировых природных запасов. С учетом нынешних темпов добычи нам его хватит больше чем на 70 лет. Для сравнения: экономически доступные запасы нефти, хоть и постоянно пересчитываются, всегда оцениваются на уровне 20 лет.

Однако ситуация с газом тоже непростая. Многие из гигантских месторождений, открытых в 1970-х на Севере и в Западной Сибири, разрабатывались варварски – в погоне за показателями газ интенсивно отбирался только на собственном пластовом давлении. К началу 1990-х до 70 % запасов на таких участках оказалось связано в пластах. К тому времени были открыты и другие месторождения, однако денег, а часто и технологий для начала разработки, в России не было. Так обстояли дела, к примеру, с нефтегазовыми месторождениями на шельфе Охотского моря рядом с Сахалином, в которых только запасы газа оцениваются приблизительно в 2 триллиона кубометров. Постепенно исчерпывая месторождения на суше, мир обращает внимание на шельф. Однако добыча непосредственно в море весьма непростая, даже если море теплое. А среди льдов она требует технологий почти космического уровня. Поэтому готовить материал о главном богатстве России я отправился не в традиционную газовую провинцию Ямал, а на Сахалин.

С учетом геологии шельф вокруг острова разбит на девять участков по их номерам и именуют проекты разработки: «Сахалин-1», «Сахалин-2» и т. д. Идея допустить к добыче иностранцев на условиях так называемого соглашения о разделе продукции (СРП) была реализована еще в 1991 году правительством СССР, объя-

вившим международный тендер на подготовку технико-экономического обоснования разработки Пильтун-Астохского (в основном нефтяного) и Лунского (в основном газового) лицензионных блоков в рамках проекта-участка «Сахалин-2». В 1994 году международный консорциум инвесторов, в который вошли компании Marathon, McDermott, Mitsui, Mitsubishi и Shell, для реализации проекта учредил фирму «Сахалин Энерджи», которая стала оператором проекта, техническим консультантом выступила Shell. К 2010 году накопленный объем всех прямых иностранных инвестиций в Россию составлял около \$120 миллиардов, из них более \$20 миллиардов было вложено в «Сахалин-2».

Разработка подразумевала установку платформ и бурение скважин в море, покрытом льдом шесть месяцев в году. Российский опыт морского бурения на тот момент ограничивался теплым Каспием, иностранцы были необходимы. Правда, по мере приближения к 2011 году – сроку полной окупаемости проекта, Россия изменила

конфигурацию собственников: пакет в 50 % плюс одна акция в 2007 году приобрел «Газпром». В самой «Сахалин Энерджи» замечают, что, хотя доля и была выкуплена по справедливой цене, консорциум в продаже акций не нуждался – о побудительных причинах сделки можно только догадываться. Сегодня в состав акционеров из иностранцев входят только компании Mitsubishi, Mitsui и Shell. Последняя и сегодня является техническим консультантом проекта.

Идите на HUET

В аэропорту Южно-Сахалинска нас встречал редкий для этих мест леворульный Land Cruiser, причем с дугами жесткости в салоне. «Пожалуйста, пристегните ремни», – попросил меня водитель «Сахалин Энерджи», хоть я и разместился на заднем сиденье. Позже эту фразу с монотонностью робота мне адресовали при каждой посадке в транспорт компании – от автобуса до вертолета. Хорошо асфальтированная сухая трасса от аэропорта была абсолютно свободной, тем не менее внедорожник тащился со скоростью 60 км/ч. В ответ на реплику: «О, и у вас тут камеры поставили» водитель промычал что-то невнятное. Оказалось, что во всех автомобилях компании установлены записывающие мониторы движения: если выяснится, что пассажир не пристегнулся, или что превышена скорость, водителю грозят последствия вплоть до увольнения. Принятые здесь стандарты безопасности, видимо, Shell, временами доходят до абсурда – или так только кажется?

На платформу в Охотском море доставляют вертолетом. И каждого потенциального пассажира предварительно посылают на HUET (Helicopter Underwater Escape Training) – тренинг по спасению из тонущего вертолета, а заодно на Sky Scape – это приемы эвакуа-

ции с горящей платформы через спасательный рукав. Исключений для журналистов, которые посетят платформу лишь однажды, не предполагается. Равно как и для высоких гостей – даже замглавы региона не уверен, что компания пустит его на платформу без этого HUET. Тренинг начался с инструктажа по эвакуации из самого тренингового центра: нам подробно рассказали об окнах и запасных выходах здания. «Мы уже не удивляемся, – покрутили пальцем у виска сотрудники компании-подрядчика «Сахалин Энерджи», – у них тут каждое собрание в конференц-зале начинается с инструктажа по эвакуации».

После теоретической час-

ти мы надели гидрокостюмы и каски, вышли на улицу и по очереди спустились с десятиметровой вышки через рукав; думаю, если такой аттракцион поставить в парке, можно заработать. Зато дальше, в бассейне стало не так весело: имитация спасения из тонущего вертолета оказалась с погружением в прямом смысле – учебная кабина с пристегнутыми пассажирами уходила под воду и переворачивалась. Чтобы получить заветный пропуск на платформу, необходимо было правильно воспользоваться дыхательной системой гидрокос-

тюма, вовремя отстегнуть ремни кресла, выдавить окно и всплыть на поверхность. Потом правильно собраться в группу, залезть на плот, зацепиться за опускаемый на кране крюк, имитирующий карабин спасательного вертолета и т. д. «Ох, напьюсь сегодня, ох, напьюсь! – не мог успокоиться потом в раздевалке пожилой усатый мужичок. – Петрович обалдеет, когда узнает, что я, старый хрен, сдал экзамен». Мужичок оказался моторис-

том, в 57 лет его по здоровью списали с сухогруза, ходившего во Вьетнам, теперь будет служить на спасательном судне, постоянно стоящем на рейде у платформ. Вечером после тренинга грузимся в поезд Южно-Сахалинск–Ноглики, в котором у компании отдельный купейный вагон с установленными видеокамерами слежения и собственной охраной. С тоской вспоминаю разгульных газоиков Усинска – здесь сухой закон действует уже в поезде. По прибытии выясняется, что объявлена нелетная погода. Посему перемещаемся в так называемый кемп – жилой комплекс для сотрудников, обслуживающих береговые объекты, а также перевалочный пункт между платформой и большой землей. Еще в автобусе с вокзала мы подписываем соглашения на инструктаж и досмотр, декларации об отсутствии взрывчатки, наркотиков, алкоголя. При входе в сам кемп нас и наши вещи, как на таможне, обнюхивает старый спаниель Эльза – наркотиков не находит. Дальше выслушиваем очередной инструктаж о правилах поведения в кемпе – уже кажется, то ли в дурдом попал, то ли наступило стерильное будущее из антиутопий. Наконец поступает сообщение об открытии полетов – мчимся в аэропорт. Здесь мы в очередной раз подписываем бумаги про наркотики, дуем в алкотестер, сдаем на хранение зажигалки. Надеваем гидрокостюмы, снова смотрим ролик-инструктаж по эвакуации из тонущего вертолета и, наконец, по команде идем к вертолету. В гидрокостюмах, напоминающих скафандры, мы похожи на космонавтов. В некотором приближении так оно и есть: платформа называется Lun-A по имени участка Лунское.

На «Луне»

Платформа Lun-A стоит в 15 км от берега. Глубина моря – 48 м. На момент установки в 2006 году она была самой современной в мире. По-простому ее так и называют – «Луна» и, на мой взгляд, космическое имя подходит ей как нельзя лучше – буровая напоминает станцию из сериала «Вавилон-5». То тут, то там слышна английская речь. Оба начальника платформы (работают, как и все остальные, по месячным вахтам) – иностранцы. В момент нашего приезда платформой командовал новозеландец Джим Рассел – седой подтянутый мужчина за пятьдесят, которого здесь называют ОМ (Offshore Installation Manager). ОМ лично беседует с каждым вновь прибывшим на платформу. «25 лет я проработал на газовой платформе в Новой Зеландии, но там нет такой зимы, – рассказывает Джим. – Эта работа для меня – вызов, приключение. Жена сказала, что дети выросли и теперь я могу попробовать что-то новое, о чем мечтал. Я счастлив». Когда Джим в восьмой раз за день начал объяснять правила безопасности на платформе, я не выдерживаю – сообщаю, что только под обязательством не употреблять наркотики расписался сегодня шесть раз. «Даже если эти инструктажи и напоминания доставили вам неудобство, мы за них не извиняемся, – пожимает плечами Джим Рассел. – Если у моего персонала будет травма, моя карьера закончится независимо от объема добытого газа».

К концу всех процедур допуска наступает ночь, однако осмотру буровой это не мешает – работы ведутся круглосуточно в две смены по 12 часов. Надеваю привезенные с берега комбинезон, кожаные ботинки с металлическими вставками на носках (выдержат наехавшую легковушку), а вот белую каску придется заменить – новички для повышения безопасности обязаны выделяться зеленой каской. Спускаемся на производственную палубу на участок бурения. «Держитесь за перила», – то и дело напоминает

сопровождающий.

Ничего общего с классической вышкой – буровая установка размещена в теплом закрытом цехе. В отделенном прозрачной перегородкой помещении напротив устья скважины в кресле у пульта управления сидит оператор. От дна моря до пика вышки 175 метров. В одной из бетонных опор платформы (их тут называют «ноги») имеется 27 стволов – окон для скважин. Через окно в грунт забивается водоотделяющая колонна и уже внутри нее ведется бурение. Закончив одну скважину, буровая установка смещается к следующему окну. Скважины ведутся наклонно и даже горизонтально, разлет между забоями получается до 7 км. Кроме восьми добывающих газовых скважин (сейчас бурится девятая), есть еще одна нефтяная и две скважины для обратной закачки в пласт отделяемой пластовой воды и шлама – сброс отходов на платформе нулевой. Ежедневно добывается около 50 миллионов кубометров газа, 40 тысяч баррелей газового конденсата и до 16 тысяч баррелей нефти из нефтяной оторочки; учитывая количество газовых скважин, получается, что они самые производительные в России. Добываемый на платформе газ по подводному трубопроводу попадает на береговой комплекс подготовки, а дальше по магистральному трубопроводу идет к Южно-Сахалинску. Там рядом с портом Корсаков расположен производственный комплекс «Пригородное»: завод по сжижению природного газа и терминал отгрузки СПГ и нефти в морские танкеры.

Вид с открытых участков палубы, даже ночью, завораживающий. Представляю зимнюю картину – с дополнительным блеском льда... Внутри платформы окон практически нет, ощущение дня и ночи теряется. Одновременно здесь живут и работают 140 человек, из которых 28 – обслуживающий персонал. Столовая с хорошим шведским столом бесплатно кормит обедами практически круглосуточно, постоянно открыта зона отдыха с 3D-кинозалом, тренажерным залом, бильярдом – прямо отель all inclusive. Поговорить с «землей» можно бесплатно по Skype (Wi-Fi – в зоне отдыха) или за деньги по телефону-автомату. Теоретически можно и по мобильному, но, во-первых, связь плохая, а во-вторых, выносить телефоны из жилых кают (где сотовой связи вообще нет) запрещено – на платформе перестраховываются, боятся искры из электронного прибора. Объявление в зоне отдыха призывает персонал конфисковывать у товарищей мобильники, замеченные вне кают.

Раздельное будущее

Переночевав на платформе, отправляемся в обратный путь: снова гидрокостюмы, инструктаж, вертолет и 15 часов в «Сахалинском экспрессе» до Южно-Сахалинска, а оттуда на машине на завод СПГ. Стоит упомянуть, что железнодорожная колея на Сахалине узкая – осталась в наследство от японцев. Об их пребывании здесь до 1945 года время от времени что-то да напоминает: например, на подъезде к Пригородному виднеется полуразрушенная стела, японцы поставили ее в 1926 году в память о войне 1905 года на месте высадки своего десанта.

Теоретически газ возможно было направить по газопроводу на материк, однако продажа СПГ имеет большие перспективы. Во-первых, позволяет выйти на рынок стран Азиатско-Тихоокеанского бассейна. К слову, сегодня весь СПГ законтрактован до 2020 года – его везут в Японию, Корею, Китай, Тайвань. И кстати, в самой Японии, к примеру, газопроводов нет – газ доставляется потребителям в сжиженном виде. Ну а во-вторых, потребление СПГ растет и в Европе, так что газозовы в данном случае – некоторая

страховка на случай закрытия транзита по трубопроводам.

Всего в мире около 20 заводов СПГ, а в России этот завод единственный, он выдает 10 миллионов тонн сжиженного газа в год. Второй планируют построить под добычу на Штокмане, но там проект пока заглох. «Да если бы нам отдали Штокман, мы бы уже давно его реализовали, – замечает один из сотрудников «Сахалин-Энерджи». – Таких компаний, как наша, в России больше нет!» Тут я согласно киваю: стандарты Shell, лично мне уже набившие оскомину, действительно приносят плоды.

Стоящий на загрузке в заливе Анива огромный танкер-газовоз «Гранд Анива» вмещает 145 тысяч кубомет-

ров СПГ- это около 87 миллионов нормальных кубометров газа. Внешне он напоминает баржу с четырьмя горбами-термосами – сжижение и хранение газа происходит при температуре до минус 160 градусов. В месяц с Сахалина отправляется в среднем 14-15 таких газозовов. Невдалеке вижу еще один терминал отгрузки, нефтяной – торчащий прямо из воды кран с гибкой трубой, который здесь называют уточкой или аистом. Один из нефтяных танкеров назван «Губернатор Фархутдинов» – в память о руководителе Сахалинской области, разбившемся в 2003 году на вертолете. Этому человеку регион обязан реализацией закона о СРП и стартом нефтегазовых проектов.

«А ведь Леня Брежнев парой таких уточек всю страну кормил», – с тоской заметил пожилой рабочий, наблюдавший загрузку танкера. Однако приток денег от добычи углеводородов на Сахалине чувствуется: после выхода «Сахалина-2» на окупаемость и начала раздела продукции бюджет региона вырос с 54 миллиардов рублей в 2010 году до 66 миллиардов рублей в 2012-м. Уже сам по себе приток специалистов, в том числе иностранных, двинул вперед сферу обслуживания – стали строиться гостиницы, общепит и т. п.

Но доходы федерального бюджета и российского акционера – «Газпрома» – впечатляют больше. В 2012 году российская сторона должна получить (без учета роялти и налога на прибыль) около \$500 миллионов в виде доли прибыльной продукции. Учитывая, что у российского акционера 50 %+1 акция, столько же получат и иностранцы.

Всего в 2011 году в бюджеты разных уровней проект перечислил более \$1,14 миллиарда в виде налогов и других обязательных платежей. С учетом этих поступлений общая сумма, поступившая российской стороне по СРП за все время реализации «Сахалина-2» (в 1995-2011 годах), составила около \$3 миллиардов. Планируется, что к концу разработки месторождений проекта Россия получит более \$100 миллиардов.

СРП подразумевает специальный налоговый режим, при котором налоговые ставки фиксируются на весь период соглашения. Это обусловлено объемом вложений, который требует гарантий стабильности в плане ведения бизнеса. Впрочем, на стороны могут налагаться дополнительные обязанности, например со временем снизить численность иностранного персонала за счет местного. Всего на условиях СРП в России разрабатывается три проекта, в том числе два на Сахалине. Но новых СРП, по информации из правительственных источников, заключать не планируется.

Алексей БОЯРСКИЙ,

«Коммерсантъ» «Деньги»

