

На прошлой неделе Правительство России опубликовало судьбоносное для Камчатки постановление кабинета министров, согласно которому принято решение выделить ФГУП «Росморпорт» для осуществления дноуглубительных работ в бухте Бечевинская (Камчатский край) более 19 млрд рублей, что почти в два раза превышает первоначальную цену контракта.

Как известно, в августе прошлого года состоялся второй конкурс по дноуглубительным работам, проводимый «Росморпортом» с первоначальной ценой контракта 10,669 млрд рублей. Ранее наша газета сообщала, что заявку на участие в конкурсе тогда подал единственный участник – петербургская компания «Ван Оорд РДМК» (российская структура международного морского подрядчика Van Oord, Голландия). В одной части заявки «Ван Оорд РДМК» указал, что готов выполнить контракт за 19,2 млрд рублей. В итоге конкурсная комиссия признала заявку «Ван Оорд РДМК» не соответствующей условиям закупки.

Увы, в Российской Федерации иных компаний, готовых рыть канал в бухту Бечевинская, просто не нашлось. Поэтому, скорее всего, конкурс будет проведен под одного вышеупомянутого подрядчика. Без дноуглубительных работ невозможно в дальнейшем построить морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае. Без этого комплекса в нашем регионе не будет газа.

В настоящее время вместо необходимых 750 млн кубометров метана на Камчатке добывается около 235 млн кубометров голубого топлива. Нехватку газа мы восполняем мазутом. С 2012 года добыча газа уменьшилась более чем в три раза, и тенденция к обвальному уменьшению сохраняется. Обнаружит ли компания АО «Росгеология» дополнительные объемы газа в Соболевском районе Камчатского края, неизвестно. Пока мы видим, что их десятилетние изыскания ни к чему не привели.

В начале 90-х годов прошлого века ученые Дальневосточного отделения Российской академии наук при оценке запасов природного газа в районе Соболевского месторождения ошиблись примерно в 50 раз в сторону уменьшения. Эта ошибка дорого обошлась и продолжает обходиться Камчатскому краю. Быстрыми темпами мы возвращаемся во времена, когда наши энергогиганты работали на мазуте.

Топочный мазут стоит дороже, чем газ, поэтому расходы на приобретение мазута возросли примерно на 1,8 млрд рублей в год. Добавим к тому, что вред, наносимый продуктами от сгорания мазута, в несколько раз превышает вред от сгорания газа. При этом мы не учитываем, что существуют риски, связанные с доставкой мазута на полуостров. Не дай бог, танкер с топливом потерпит крушение у берегов Камчатки. Тогда нам не миновать экологической катастрофы.

Ситуация казалась безвыходной до тех пор пока не грянули сладкие звуки распоряжения Правительства РФ от 14.03.2019 № 436-р «Об утверждении комплексного плана реализации инвестиционного проекта «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае».

В соответствии с постановлением компания «Новатэк» должна построить в Авачинской губе терминал для приемки сжиженного природного газа (СПГ), который будет доставляться сюда по Северному морскому пути. Однако проект забуксовал на самой начальной стадии. Министерство обороны РФ не согласовало заход в Авачинскую губу газозавозов водоизмещением 150 тысяч тонн. Во-первых, осадка этих судов не позволяла пройти горло Авачинской губы без дноуглубительных работ. Во-вторых, в Авачинской губе расположена главная российская база атомного подводного флота на Тихом океане, и все судоходство в районе базирования АПЛ подчинено интересам военного ведомства. Столь огромные газозавозы могли создать реальную навигационную или техногенную угрозу подлодкам, выходящим или входящим в базу. На военных попытались «надавить», но не вышло.

Тогда решили построить газовый терминал для хранения и перегрузки газа в бухте Бечевинская и уже оттуда тянуть газопровод (около 130 км) до Петропавловска-Камчатского. Цена строительства терминала СПГ и газопровода по заявлению полпреда по ДФО Юрия Трутнева были примерно равны – 90 млрд рублей. От строительства газопровода в конце концов отказались из-за его дороговизны и якобы сейсмоуязвимости. Победил вариант, когда сжиженный газ из Бечевинки будут транспортировать до Петропавловска-Камчатского газозавозами водоизмещением 12–15 тысяч тонн (которые еще необходимо построить). Но даже при таком сравнительно небольшом водоизмещении газозавозов Министерство обороны не давало добро, т.к. курс этих судов пролегал в непосредственной близости от станции безобмоточного размагничивания атомных подводных лодок. Дело в том, что станцию регазификации компания «Новатэк» планировала построить в бухте Моховая, недалеко от поселка Авача. После длительных консультаций разрешение от военного министерства все же было получено. Оно согласилось на строительство терминала регазификации в Авачинской губе, только не в бухте Моховой, а в бухте Раковой – на акватории и прилегающих территориях бывшей судоремонтной верфи имени Ленина (СРВ). Если

верить проекту, сам терминал будет располагаться на плаву, а к нему будут пришвартовываться газозовы для последующей передачи отпарного газа.

С одной стороны, даже трудно себе представить, какой объем работ по очистке акватории СРВ придется выполнить. Как минимум нужно поднять два утонувших плавучих дока и отбуксировать их в безопасное место, а вместе с ними около десятка других затопленных судов. С другой стороны, рядом с терминалом, вмещающим около 15 тысяч тонн сжиженного газа, в непосредственной близости располагаются жилые кварталы. Весь жилой район СРВ, выражаясь фигурально, будет сидеть на огромной пороховой бочке.

Есть, правда, один огромный плюс в строительстве терминала в бухте Раковой. Здания и сооружения судоремонтной верфи, где планируется возвести перегрузочный газовый терминал и хранилище для СПГ, в нынешнем состоянии представляет настолько печальное зрелище, что при одном взгляде на них хочется немедленно снести неприглядные развалины. Поэтому, если вместо них (развалин) появится современный завод по перегонке газа с дальнейшим благоустройством прилегающих территорий, жителям района наконец-то откроется иной, менее депрессивный, ландшафт.

На сегодняшний день компания «Новатэк» провела в бухте Бечевинская изыскательные работы. Выяснилось, что глубина при входе в бухту во время отлива составляет около 80 см. Для того чтобы газозовы водоизмещением 100–150 тысяч тонн могли зайти в бухту, нужно прорыть канал глубиной 20, шириной 500 метров и длиной почти километр. Все эти работы займут много времени, и для их проведения потребуются современные специализированные морские суда. Срок начала работ перенесен на 2022 год, при условии, что конкурс на дноуглубительные работы состоится в июле 2021 года.

Учитывая, что объем добываемого камчатского газа за последние 10 лет сократился примерно на 500 млн кубометров, к 2026 году он уменьшится до нуля. Если строительство терминала затянется, то ТЭЦ-1 и ТЭЦ-2 полностью перейдут на топочный мазут, а 418 км газовой трубы придется законсервировать. Кроме того, все котельные и дизельные электростанции, переведенные на газ, придется заново переоборудовать.

В своих предыдущих публикациях на газовую тему мы постоянно задавали вопросы, на которые пока нет ответов. Допустим, перегрузочный терминал СПГ в Бечевинской бухте будет построен вовремя. А когда появится соответствующая инфраструктура для

приема и хранения СПГ в бухте Раковая? Кто-нибудь знает о сроках начала и окончания постройки газозовов и специализированных спасательных судов ледового класса для обеспечения транспортировки СПГ из бухты Бечевинская в бухту Раковая? Дело еще в том, что вход в бухту Бечевинская постоянно замывается, поэтому раз в два года его необходимо чистить. Любопытно, расходы на очистку заказчик учел или нет?

Напомню нашим читателям, что Бечевинская бухта врезается в полуостров Шипунский в 90 км от Петропавловска-Камчатского. Прилегающие к Петропавловску-Камчатскому водные территории, включая Авачинский залив, иногда покрываются толстым слоем льда, и тогда газозовам потребуется помощь ледоколов (таковых должно быть как минимум два). Уверен, затраты на строительство газозовных, ледокольных и спасательных судов никто ни считал. Учитывая скорость, с которой российские судостроительные верфи справляются с подобными заказами, Камчатка сможет получать отпарной газ не раньше 2030 года, и по рыночной цене. Следовательно, федеральный центр увеличит дотацию Камчатскому краю для возмещения расходов на покупку газа, и мы превратимся в еще более дотационный регион, в котором уже никогда не будет дешевой электроэнергии.

Здесь уместно сделать философское отступление. Иногда личность в истории (не в глобальном смысле этого слова, а в региональном) влияет на очень многие процессы и определяет путь развития региона на многие десятилетия. Камчатка – это обособленная территория с производством и социальной сферой, замкнутыми в основном на нужды региона, со своей локальной энергосистемой, где особенно велика роль руководителя региона. В конце 80-х годов прошлого века у руководства Камчатской области был шанс построить ГЭС на реке Жупанова, и тогда развитие экономики могло пойти по иному пути и не уперлось бы сегодня в газовый тупик.

В середине 90-х годов губернатор Камчатского края Владимир Бирюков получил второй шанс исправить ситуацию в пользу развития гидроэнергетики. Однако он этим шансом, при всем к нему уважении, не воспользовался.

Так что сегодня нам остается одно – газовать...

Вячеслав СКАЛАЦКИИ