

СЕВЕРНЫЙ КАСПИЙ: ОБЕЩАННОГО ТРИ ГОДА ЖДУТ?



Аналитическая служба
«Нефтегазовой Вертикали»

Освоение российского сектора Каспия, несмотря на присутствие здесь сразу нескольких крупных недропользователей, включая иностранных, по-прежнему принято ассоциировать с ЛУКОЙлом. Начиная с 1999 года компания открыла здесь шесть крупных месторождений нефти и газа, выявив помимо этого еще десять перспективных нефтегазовых структур в северной и центральной частях Каспия.

Реализация проектов ведется с разной степенью успешности — свои коррективы в планы компании внес финансовый кризис. И если обустройство месторождения им. Ю.Корчагина ведется в соответствии с графиком (первую нефть компания намеревается добыть уже в декабре этого года), то вопрос сроков ввода, инвестиций и состава участников освоения остальных пяти месторождений (в том числе следующего по списку месторождения им. В.Филановского) пока остается открытым.

Работе ЛУКОЙла в Северном Каспии мешает кризис. Из шести открытых здесь перспективных месторождений определенность продолжает сохранять только один не попавший под сокращение проект — обустройство месторождения им. Ю.Корчагина, работы по которому идут полным ходом.

«В конце 2009 года мы планируем начать добычу нефти, — го-

ворят в компании. — Следовательно, инвестиции в проект к тому времени в основном будут завершены. Сейчас разбивку инвестиций по годам дать трудно — общие затраты на обустройство месторождения составили 27 млрд рублей в ценах 2008 года. Основные вложения были сделаны в развитие морской инфраструктуры, включающей строительство двух ледостойких ста-

ционарных платформ ЛСП-1 и ЛСП-2 и морского перегрузочного комплекса, состоящего из точечного причала (ТП), плавучего нефтехранилища (ПНХ) и нефте- и газопровода».

Вначале была ЛСП-2

Буксировка опорного блока ЛСП-2 из Астрахани началась в конце апреля, а уже в начале

мая 1340-тонная опора была установлена на положенном ей месте, заполнена водой и прикреплена ко дну моря пятнадцатью сваями. В том же месяце завершились транспортные и монтажные операции по установке верхнего строения, в котором разместились жилые и медицинские помещения, камбузный блок, оффшорный кран, спасательные средства. На пятой палубе ЛСП-2 расположилась вертолетная площадка. Общий вес верхнего строения составил 1,6 тыс. тонн.

Строительство ЛСП-2 осуществлялось предприятием «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть», монтаж и технологический «обвес» — Астраханским судостроительным производственным объединением (АСПО), куда начиная с осени прошлого года платформа поставлялась речным путем в виде отдельных монтажных модулей и блоков.

Длина платформы составляет 41,5 метра, ширина — 40,2 метра, высота над уровнем моря — 38 метров. Жилой блок рассчитан на проживание 105 человек.

На очереди ЛСП-1 и МПК

Следующий этап обустройства, намеченный на конец июля, подразумевает установку второй ледостойкой платформы — ЛСП-1 (производитель — «Астраханский корабел»), предназначенной для бурения, сбора, подготовки и транспорта нефти и газа.

ЛСП-1 представляет собой модернизированный вариант буровой платформы «Шельф 7» (г.в. 1988), оснащенный буровым комплексом грузоподъемностью 560 тонн для бурения скважин с максимальной длиной по стволу до 7,4 тыс. метров, а также эксплуатационно-технологическим комплексом, включающим установку подготовки газа (дегидратация, осушка), КС технологического газа: два компрессора низкого давления (Рвх=6 бар, Рвых=16 бар), три компрессора высокого давления (Рвх=40 бар, Рвых=160 бар), четыре газотурбогенератора по 4,2 МВт, установку подготовки нефти на 329 м/час (дегидратация,

обессоливание), два крана грузоподъемностью 70 тонн.

Монтаж буровой вышки массой 160 тонн осуществлялся плавкраном «Волгарь» (компания-подрядчик — «Крейн Марин Контрактор», входящая в ГК «Каспийская энергия»). Поставки и управление строительством в рамках эксплуатационно-технологического комплекса платформы обеспечивались компанией «СТГ-Инжиниринг».

Длина платформы составляет 95,5 метра, ширина — 72,2 метра, высота над уровнем моря — 86,6 метра. Масса платформы при стоянке на грунте с жидким балластом — 25,6 тыс. тонн.

В августе будет произведен монтаж переходного моста длиной 74,2 метра, который соединит ЛСП-2 с ЛСП-1. После этого, в августе-сентябре, должны начаться буровые работы. Всего планируется пробурить 30 скважин, из них 26 добывающих, три водо- и одну газонагнетательную.

Морской перегрузочный комплекс (МПК), включающий плавучее нефтехранилище (ПНХ) и точечный причал (ТП), будет служить для отгрузки нефти танкерами-челноками, обеспечивающими доставку сырья с месторождения на береговые сооружения в районе порта Махачкалы и далее в систему трубопроводов компании «Транснефть».

Плавучее нефтехранилище, говорится в официальном сообщении пресс-службы ЛУКОЙЛа, представляет собой нефтеналивное судно с двойным дном, двойными бортами, машинно-котельным отделением, жилой надстройкой и вертолетной площадкой.

Дедвейт ПНХ — 28 тыс. тонн, длина — 132 метра, ширина — 32 метра, высота борта — 15,7 метра, экипаж — 25 человек. Точечный причал предназначен для загрузки нефти из подводного трубопровода в ПНХ и на танкеры-челноки.

С ЛСП-1 нефть будет поступать на морской перегрузочный комплекс по подводному трубопроводу протяженностью 58 км и диаметром 30 см. Нефтепровод проложен по дну моря без заглубления в грунт. Толщина

стенок трубопровода составляет 16 мм.

Из шести открытых на российском шельфе Каспия перспективных месторождений определенность в отношении разработки есть лишь по одному — обустройство месторождения им. Ю.Корчагина идет полным ходом

Планируется, что на втором этапе обустройства будут построены блок-кондуктор (БК) с семью добывающими скважинами, подводный трубопровод длиной 9 км диаметром 300 мм для подачи продукции с БК на ЛСП-1 и подводный газопровод длиной 9 км диаметром 150 мм для подачи газа с ЛСП-1 на БК.

ЛСП-1 представляет собой модернизированный вариант буровой платформы «Шельф 7» (г.в. 1988), оснащенный буровым комплексом г/п 560 тонн для бурения скважин длиной до 7,4 тыс. метров

Следующий по списку

Схему разработки второго на очереди месторождения им. В.Филановского сегодня так подробно не распишешь. До

Всего на м/р им. Ю.Корчагина планируется пробурить 30 скважин, из них 26 добывающих, три водо- и одну газонагнетательную

кризиса реализацию первой стадии проекта планировалось начать в 2010 году, добычу и транспортировку нефти к береговым сооружениям и далее на

До кризиса реализацию первой стадии проекта м/р им. Филановского планировалось начать в 2010 году, добычу и транспортировку нефти к береговым сооружениям — в 2012-м

газоперерабатывающий комплекс — в 2012-м. На реализацию этих планов руководство ЛУКОЙЛа предполагало потратить около \$5 млрд.

Однако уже в декабре прошлого года отрасль облетело сообщение о том, что кризис вынудил компанию В. Алекперова «существенно скорректиро-

По мнению же отраслевых аналитиков, наиболее реалистичный прогноз по срокам ввода м/р им. Филановского — 2016 год

вать» планы на ближайшие несколько лет. В список «аутсайдеров», помимо зарубежных проектов, попало и м/р им. В.Филановского, сроки ввода которого, по словам топ-менеджеров компании, могут быть сдвинуты на год.

ССЗ «Красные баррикады» специально для тендера по обустройству месторождения им. Филановского создал консорциум с сингапурской Keppel Offshore And Marine и московской компанией «СТГ-Инжиниринг»

В ответ на это заявление отраслевые аналитики разом сказали не верю — слишком уж оптимистичными показались им эти

ЛУКОЙЛ: до 2020 года необходимо будет построить как минимум семь многофункциональных транспортно-буксирных судов. И если не будет регионального развития, то может возникнуть дефицит производственных

планы. По их мнению, наиболее реалистичный прогноз по срокам ввода — 2016 год.

Впрочем, за время пути что-то могло и подрасти... Как извест-

Строительство одной ЛСП на судовой платформе Астраханской области занимает порядка двух-трех лет, и в лучшем случае установка последней платформы может состояться только в 2016 году

но, с декабря 2008-го нефть успела вырасти в цене почти вдвое, что в принципе не могло не отразиться на инвестпрограмме нефтяной компании. Измени-

лись ли в этой связи сроки ввода или нет — по-прежнему неизвестно, однако тендерный процесс на обустройство месторождения, еще недавно вызывавший немало вопросов и опасений, все же стартовал.

Ожидается, что участие в тендере могут принять как отечественные, так и зарубежные подрядные организации. К примеру, опыт обустройства месторождения им. Ю.Корчагина выявил неплохие шансы у судостроителей астраханской области. В числе основных претендентов оказалось все то же АСПО, а также ССЗ «Красные баррикады», который специально для тендера создал консорциум с сингапурской Keppel Offshore And Marine и московской компанией «СТГ-Инжиниринг». Новое объединение, также как и АСПО, планирует «закончить» на строительстве буровых установок и судов обеспечения.

Свою часть пирога, безусловно, рассчитывают получить и иностранные McDermott и Bluewater, также проявившие себя в работе по проекту Корчагинского м/р.

Полна коробочка секретов

Собственно, помимо м/р им В.Филановского, северокаспийская история ЛУКОЙЛа таит в себе еще немало загадок. К примеру, открытым остается вопрос сроков, инвестиций и подрядчиков по всем остальным месторождениям (Хвалынское, Ракушечное, Сарматское, 170 км), расположенным в российском секторе Каспия. «Существует график их ввода, но раскрывать его пока не имеет смысла, — отмечает Владимир Семаков, пресс-секретарь нефтяной компании. — Обязательно будут корректировки».

Вопрос развития береговой инфраструктуры проектов, похоже, также не решен до конца. К настоящему моменту компании удалось полностью достроить один из ключевых береговых объектов — комплексную транспортно-производственную базу в поселке «Ильинка» (Астрахан-

ская область), которая будет обеспечивать поставку оборудования и материалов на буровые и осуществлять складирование и утилизацию отходов с морских платформ.

Вместе с тем представитель ЛУКОЙЛа указывает на острую нехватку специалистов по работе на морских сооружениях в регионе, поясняя, что для решения данной проблемы в перспективе ЛУКОЙЛ планирует построить (здесь) Центр подготовки и переквалификации персонала для морских проектов. К сожалению, сроки начала строительства центра, как, впрочем, и другие положения программы развития берегового комплекса, в пресс-службе нефтяной компании так и не уточнили.

К остальным не решенным задачам, сдерживающим реализацию каспийских проектов, относится дефицит металла (по плану, с 2010 по 2013 годы необходимо будет изготавливать до 32 тыс. металлоконструкций в год) и связанная с этим проблема строительства объектов морской инфраструктуры.

«До 2020 года необходимо будет построить как минимум семь многофункциональных транспортно-буксирных судов. И если не будет регионального развития, может возникнуть дефицит производственных мощностей», — подчеркивает В.Семаков.

Кроме этого, обустройство месторождений требует от компании установки в акватории Каспийского моря еще пяти ЛСП. Строительство одной такой платформы на судовой платформе Астраханской области занимает порядка двух-трех лет, и в лучшем случае установка последней ЛСП может состояться только в 2016 году.

По мнению одних аналитиков, инвестиции в строительство буровых платформ могут составить не менее \$2 млрд, при условии, что часть из них ЛУКОЙЛ будет модернизировать из бывших советских платформ. Для сравнения: стоимость строительства платформы «с нуля» оценивается экспертами примерно в \$800 млн, затраты на модернизацию — в \$350–400 млн. 