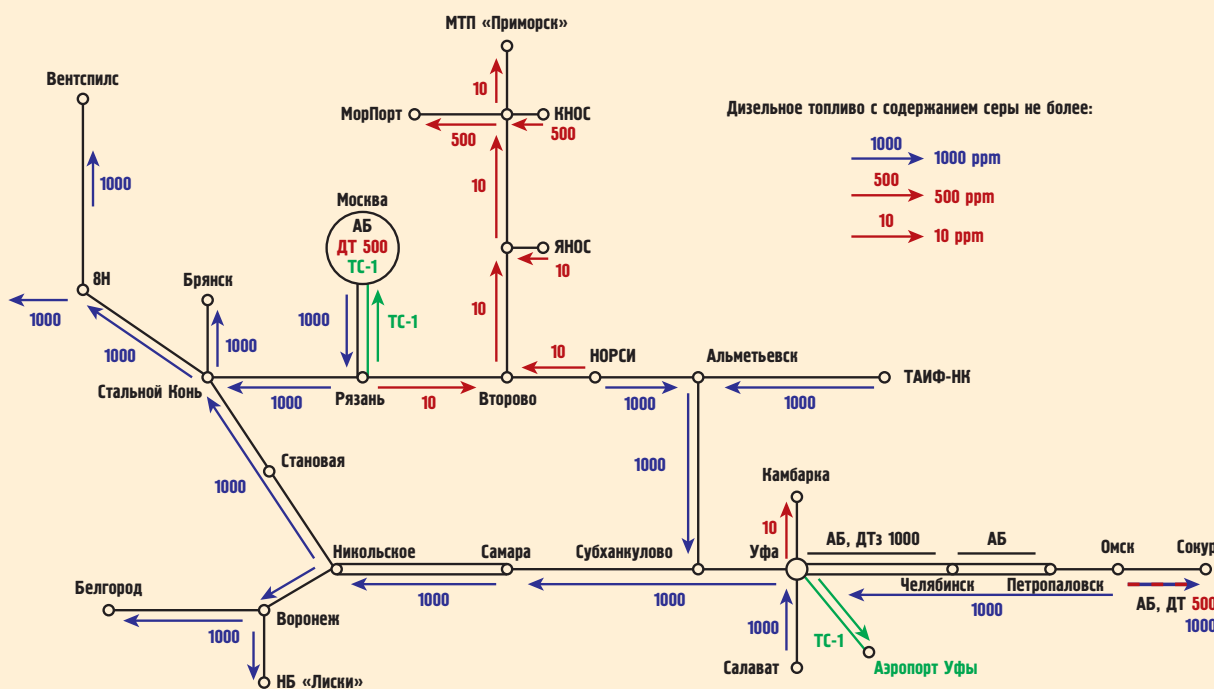


ЧЕРЕЗ СЕВЕР, ЧЕРЕЗ ЮГ...



Основные направления транспортировки новых видов топлива по системе ОАО «АК «Транснефтепродукт»
 Источник: ОАО «АК «Транснефтепродукт»

МИХАИЛ ИГНАТЬЕВ
 «Нефтегазовая Вертикаль»

В ближайшее время «Транснефтепродукт» ожидает выхода постановления правительства РФ о реализации проекта «Юг», с которым связаны основные перспективы развития российской нефтепродуктопроводной системы. Новая труба, как шампур, нанижет на себя целый ряд НПЗ, ключевыми из которых можно считать два ранее не подключенных к системе МНПП завода: Волгоградский и Саратовский. Только с этих НПЗ планируется привлечь в систему дополнительно порядка 4 млн тонн ДТ с 10 ppm серы. Впрочем, в лучшем случае, дорогой (76,7 млрд рублей) и не самый приоритетный для «Транснефти» проект «Юг» будет реализован в 2014 году. На год раньше, при условии выхода к этому времени на проектную мощность по ДТ стандарта Евро-5 строящегося ТАНЕКО, в полную силу (8,4 млн тонн в год) может заработать проект «Север». До масштабного перехода к Евро-5 еще далеко. Пока же реальным достижением «Транснефтепродукта» является осуществленный в прошлом году перевод всей системы МНПП на транспортировку ДТ с содержанием серы не более 1000 ppm. В трехлетней перспективе — всеобщий переход на 500 ppm. И все это на фоне реализации масштабного проекта интеграции «Транснефтепродукта» и «Транснефти», основные события в рамках которого должны произойти в 2010–2011 годах.

Наступление нового года ознаменовалось для «Транснефтепродукта» сменой президента. Вместо Михаила Меженцева руководителем компании был назначен Владимир Шиманович, в последние два года руководивший «Мостранснефтепродуктом».

2009 год компания закончила с хорошими показателями на фоне кризиса. Чистая прибыль компании по РСБУ составила 3,541 млрд руб-

лей, выручка — 25,565 млрд рублей. Таким образом, чистая прибыль за 2009 год увеличилась более чем в 4,3 раза по сравнению с 2008 годом (829,9 млн рублей).

Справедливости ради вспомним, что, в свою очередь, в 2008 году прибыль компании по РСБУ снизилась по сравнению с годом предыдущим в 4,6 раза. Колебания курса рубля способствовали то ухудшению, то улучшению показателей компании.

Несмотря на значительное снижение потребления топлива на российском рынке, в 2009 году «Транснефтепродукту» удалось сохранить объемы транспортировки нефтепродуктов (порядка 28,4 млн тонн, из них на экспорт — 19,6 млн тонн) почти на уровне 2008 года (29,2 млн тонн, из них на экспорт — 17,9 млн тонн).

В текущем году по системе нефтепродуктопроводов планируется прокачать 28,57 млн тонн

нефтепродуктов, из них на экспорт — 20,23 млн тонн. Объем транспортировки на экспорт дизельного топлива Евро-5 (10 ppm) через Приморск планируется увеличить на 1,69 млн тонн, а транс-

Конкурируют «Транснефтепродукт» и РЖД «дружно»: повышается тариф у железнодорожников — поднимает тарифы и ТНП

порт в направлении Вентспилса сохранить на уровне 2009 года в объеме 3,8 млн тонн нефтепродуктов.

Тарифы растут

Протяженность системы магистральных нефтепродуктопроводов (МНПП) составляет более

С 1 февраля 2010 года средний прирост стоимости транспортировки нефтепродуктов по территории России в системе ТНП составил 7,9%

18 тыс. км, при этом резервуарный парк на сегодняшний день насчитывает порядка 5 млн м³. К системе подключены 15 российских и два белорусских НПЗ. Основным транспортируемым продуктом является дизельное топливо, доля в экспорте которого от под-

ТНП готов уменьшать тарифы по наиболее интересным для компаний маршрутам в случае сдачи в трубу гарантированных объемов нефтепродуктов

ключенных к системе НПЗ в 2009 году составила 82%, и этот показатель «Транснефтепродукт» планирует ежегодно увеличивать.

В целом, ТНП транспортирует примерно 50–57% дизтоплива,

В текущем году должен стартовать процесс слияния основных перекачивающих дочерних обществ ТНП с дочерними обществами «Транснефти»

производимого в России, осуществляет около 25% от общего объема перевозок светлых нефтепродуктов со всех российских НПЗ. Основной конкурент компа-

нии — ОАО «РЖД». Конкурируют они «дружно». Повышается тариф у железнодорожников — поднимает тарифы и ТНП.

Так, несмотря на то, что в конце прошлого года М.Меженцев был уверен в том, что в первом квартале 2010 года повышения тарифов не предвидится, после повышения железнодорожных тарифов с 01.01.10 «Транснефтепродукт», в свою очередь, пересчитал тарифы на перекачку с 1 февраля.

Средний прирост стоимости транспортировки (суммарно за перекачку и диспетчеризацию) по территории России составил 7,9%. Как известно, тарифы на услуги по перекачке нефтепродуктов привязаны к стоимости транспортировки нефтепродуктов по железной дороге с понижающим коэффициентом 0,7.

При этом в компании утверждают, что готовы уменьшать тарифы, как на перекачку, так и на диспетчеризацию по наиболее интересным для компаний маршрутам в случае сдачи гарантированных объемов нефтепродуктов в трубу — по принципу «больше качаем — дешевле стоит». Да и на незагруженных направлениях ТНП готов снизить стоимость услуг взамен получения гарантированной загрузки системы.

Одна труба хорошо, а две лучше

Прошедший год был первым годом работы «Транснефтепродукта» в роли 100%-ной дочки «Транснефти». Процесс слияния в настоящее время обкатывается на сервисных и проектных дочерних предприятиях обеих компаний. В течение 2010 года планируется завершить интеграцию четырех сервисных компаний «Транснефтепродукта» (ОАО «Институт «Нефтепродуктпроект», ОАО «Подводспецтранснефтепродукт», ОАО «Телекомнефтепродукт», ООО «СОТРАНС») и соответствующих предприятий «Транснефти».

Кроме того, в текущем году должен стартовать процесс слияния основных перекачивающих дочерних обществ ТНП с дочерними обществами «Транснефти». Для

пилотного проекта выбрано одно из самых маленьких дочерних обществ компании — ОАО «Северо-Кавказский транснефтепродукт», процесс интеграции которого с «Черномортранснефтью» уже начался. В 2011 году планируется объединить большинство дочерних предприятий обеих компаний.

В ходе интеграции ТНП уже успел получить ряд преимуществ. В частности, с помощью материнской компании был реструктурирован кредит ВТБ (взятый на реализацию проекта «Север») на достаточно выгодных для «Транснефтепродукта» условиях.

В декабре агентство Standard & Poor's улучшило прогноз рейтингов ОАО «АК «Транснефтепродукт» до «стабильного» с «негативного». Долгосрочный кредитный рейтинг подтвержден на уровне «BB+», рейтинг по национальной шкале - на уровне «ru-AA+». Чистый долг компании по состоянию на 31 декабря 2009 года при этом составил порядка 20 млрд рублей.

К Евро-5

В течение первой половины прошлого года ТНП осуществлял переход на транспортировку дизельного топлива с содержанием серы не более 1000 ppm. Как известно, Евросоюз с 1 января 2009 года ужесточил требования к качеству топлива, наложив запрет на ввоз и использование дизельного топлива 2000 ppm.

Объем транспортировки ДТ с содержанием серы не более 1000 ppm по системе «Транснефтепродукта» в 2009 году составил 18,9 млн тонн. В настоящее время, по словам В.Шимановича, в трубе ТНП уже не осталось дизтоплива с 2000 ppm серы.

Данный процесс потребовал наличия банка качества нефтепродуктов, и он был создан компанией, кстати, впервые в России. Фактически ТНП выступил координатором процесса перехода к выпуску ДТ 1000 ppm на российских НПЗ.

При этом в системе есть и более продвинутые участки, на которых транспортируется дизтопливо с содержанием серы не выше 500 ppm, есть и участки транс-

Проект «Север»

Источник: ОАО «АК «Транснефтепродукт»



порта топлива стандарта Евро-5 с 10 ppm серы - прежде всего, проект «Север» (см. «Основные направления транспортировки...»). В планах компании на ближайшие два-три года — перевод всей системы на транспортировку топлива с содержанием серы не более 500 ppm.

«В стратегии — переход на Евро-5, хотя точные сроки назвать сложно. Это будет зависеть от работы НПЗ, с которыми будет согласован соответствующий график перехода», — отмечает Владимир Назаров, первый вице-президент «Транснефтепродукта». Вместе с тем, на отдельных направлениях системы, там, где это целесообразно, сохранится транспортировка топлива более низких стандартов.

В 2013 году, при условии выхода строящегося ТАНЕКО на про-

ектную мощность по производству ДТ с содержанием серы 10 ppm, ТНП планирует вывести на полную мощность транспортировки топлива стандарта Евро-5 нефтепродуктопровод «Север» (см. «Проект «Север»).

«Север»

Перекачка дизельного топлива 10 ppm в направлении порта Приморск и далее в Европу и США началась по экспортному нефтепродуктопроводу Кстово (Второво) — Ярославль — Кириши — Приморск (проект «Север») в мае 2008 года.

По словам М.Меженцева, дизельное топливо 10 ppm, перекачиваемое по «Северу», это «продукт почти конечный для европейского рынка. Почти — потому что все-таки для продажи на европейском рынке его приходится немного улучшать». Основными поставщиками топлива для нефтепродуктопровода являются Рязанский, Ярославский (ЯНОС) и Нижегородский (НОРСИ) НПЗ. В 2010 году по «Северу» планируется прокачать около 6 млн тонн дизтоплива (примерно 70% загрузки).

По окончании строительства ТАНЕКО в нефтепродуктопровод могут влиться еще более 2,5 млн тонн дизельного топлива 10 ppm. Но, возможно, все не поместится, так как проектная мощность «Севера» составляет 8,4 млн тонн в год.

Для обеспечения приема в трубу максимально возможного объема дизтоплива от ТАНЕКО в настоящее время осуществляется реконструкция нефтепродуктопровода Нижнекамск–Альметьевск–Кстово, проектная мощность которого составляет 2,7 млн тонн в год. Из этого нефтепродуктопровода ДТ будет поступать в нефтепродуктопровод «Север».

Перспективы дальнейшего увеличения мощности «Севера» неясны. «На сегодняшний день никто больше не производит топливо данного качества. Мы не берем во внимание Пермь («Пермнефтеоргсинтез» — прим. ред.), которая подключена к нашей системе, но ЛУКОЙЛ пока принципиально возит продукт на свой

терминал в Высоцке. Возможно, что-то изменится в связи с ужесточением требований в части технического регламента. Как бы нефтяные компании ни смотрели

В 2009 году ТНП осуществил переход на транспортировку ДТ с содержанием серы не более 1000 ppm

«легко» на его существование, тем не менее, в 2009 году все начали производить для внутреннего рынка дизтопливо 500 ppm», — рассказывает В.Назаров.

Проект «Север» положил начало масштабной диверсификации экспортных направлений транспортировки нефтепродуктов, продолжить которую должен проект «Юг».

«Юг»

В ближайшее время «Транснефтепродукт» ожидает выхода постановления правительства о реализации проекта «Юг». Проект

В планах компании на ближайшие два-три года — перевод всей системы на транспортировку ДТ с содержанием серы не более 500 ppm

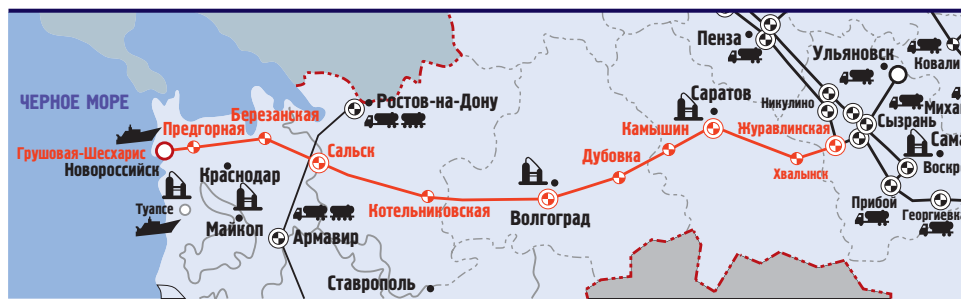
постановления, по словам президента ТНП, давно готов и согласован со всеми заинтересованными структурами.

Планируется, что срок реализации проекта составит три года. Самым неопределенным моментом остается дата начала строительства. В феврале Николай Токарев, президент «Транснефти»,

В 2013 году возможен выход на полную мощность проекта «Север»

сообщил о том, что «к сожалению, сейчас этот проект не самый приоритетный у «Транснефти». Его реализация требует серьезных финансовых инвестиций. О начале строительства нефтепродуктопровода «Юг» в этом году речи не идет».

С другой стороны, по словам того же Н.Токарева, «нефтяники давно ждут его реализации, потому что он, как на шампур, нанизывает на себя много НПЗ». Прежде всего, подразумеваются Волгоградский (ЛУКОЙЛ) и Са-



Планируемая протяженность трассы — 1442 км
 Проектная мощность — 8,7 млн тонн ДТ в год (из них 8,1 млн тонн — на экспорт)
 Стоимость строительства — около 76,7 млрд руб.

В состав МНПП Сызрань–Саратов–Волгоград–Новороссийск входят 3 головные перекачивающие станции (ГПС), 6 промежуточных перекачивающих станций (ППС), 137 км подводных трубопроводов
 Конечный пункт — перевалочная нефтебаза (ПНБ) «Грушовая» с обеспечением перевалки ДТ на причалах ПНБ «Шесхарис»

Первый этап строительства:

Волгоград–Новороссийск

МНПП диаметром 500 мм (748 км) + соединительный трубопровод Волгоградский НПЗ — ГПС «Волгоград» диаметром 350 мм (30 км) + ГПС «Волгоград» с резервуарным парком + ППС «Березанская» + ППС «Предгорная» с резервуарным парком + строительство резервуарного парка на ПНБ «Грушовая»

Источник: ОАО «АК «Транснефтепродукт»

ратовский заводы (ТНК-ВР), до сей поры не подключенные к системе «Транснефтепродукта».

В ближайшее время ТНП ожидает выхода постановления правительства о реализации проекта «Юг»

Только с этих двух НПЗ планируется привлечь в систему дополнительно порядка 4 млн тонн дизтоплива. Во всяком случае ТНП рассчитывает, что к концу 2013 года ЛУКОЙЛ и ТНК-ВР начнут производить на своих заводах

Нефтяники давно ждут реализации проекта «Юг», который, как на шампур, нанизывает на себя много НПЗ

именно такие объемы дизтоплива с 10 ppm серы.

Реализация проекта позволит также переориентировать транс-

пром») и Омского НПЗ («Газпром нефть»), что предопределяет заинтересованность в реализации проекта компаний — владельцев заводов.

Возможно, в будущем к южной трубе удастся подключиться и кому-то из южных НПЗ — Краснодарскому, Афипскому, новому Новошахтинскому. У последнего, впрочем, в феврале Ростехнадзор отобрал только что выданную лицензию на эксплуатацию взрывоопасных производственных объектов. Фальстарт для такого предприятия, как НПЗ, — конечно, существенная проблема, хотя и временная.

Более серьезными препятствиями на пути к «Югу» могут стать технологические ограничения. По словам В.Шимановича, технического регламента по подключению НПЗ к магистральным нефтепродуктопроводам, в отличие от нефтепроводов «Транснефти», пока не существует. Напомним, что для того, чтобы подключиться к магистральной трубе «Транснефти», НПЗ должен представить, в частности, данные о качестве нефтепродуктов и глубине переработки. Так, мощность завода должна быть не менее 1 млн тонн нефти в год, глубина переработки — не ниже 75%, а также на

предприятиях должны быть реализованы процессы вторичной переработки сырья.

Тем не менее, подключиться к нефтепродуктопроводам ТНП тоже не так просто. «Мы не примем продукт ни с железной дороги, ни с любого завода, пока не убедимся в том, что он соответствует всем качественным характеристикам того продукта, который уже лежит в трубе», — поясняет В.Шиманович.

Стоимость «Юга», по данным ТНП, составляет ориентировочно 76,7 млрд рублей. В этой сумме, по словам В.Шимановича, «сидит» и реконструкция новороссийской нефтебазы «Шесхарис» — конечной точки маршрута.

Источники финансирования проекта должны быть указаны в постановлении правительства. Из собственных средств «Транснефтепродукт» сможет профинансировать не более 20–30%. Остальные деньги руководство ТНП рассчитывает привлечь в качестве кредита от «Транснефти» не более чем под 10% годовых. Иных вариантов привлечения кредитных средств через финансовые организации не рассматривается, так как в этом случае резко увеличится срок окупаемости проекта, который планируется удерживать в пределах 9–12 лет.

Интересно, что в рамках инвестиций ТНП в 2010 году (8,3 млрд рублей) 3 млрд рублей на реализацию проекта «Юг» все-таки предусмотрены (остальные 5,3 млрд рублей планируется потратить на реализацию комплексной программы по диагностике, техническому перевооружению, капитальному ремонту и развитию объектов системы МНПП). Даже если все они освоены не будут, видимо, подготовительные работы, включая разработку ТЭО проекта, в этом году все-таки начнутся.

Если ранее планировалось, что проект стартует в 2010 году и соответственно в 2013-м будет завершен, то сегодня можно с уверенностью сказать, что пуск «Юга» состоится в лучшем случае в 2014 году. Впрочем, возможен запуск проекта по частям. Так, в качестве первой стадии строительства рассматривается участок Волгоград–Новороссийск.

«Юг» позволит подключить к системе МНПП Волгоградский и Саратовский НПЗ и привлечь в систему только от этих заводов дополнительно порядка 4 млн тонн ДТ

портные потоки от Самарской группы НПЗ («Роснефть»), «Салаватнефтеоргсинтеза» («Газ-

Трасса «Юга» пройдет по территории шести субъектов РФ: Самарской, Ульяновской, Саратовской, Волгоградской, Ростовской областей и Краснодарского края (см. «Проект «Юг»). На протяжении большей части маршрута (за исключением участка Сызрань–Саратов) нефтепродуктопровод будет проложен в одном коридоре с действующим нефтепроводом Куйбышев–Тихорецк–Новороссийск.

Проектная мощность южного нефтепродуктопровода в одностороннем исполнении составит 8,7 млн тонн в год, из которых порядка 8–8,5 млн тонн планируется поставлять на экспорт. При этом максимально возможная мощность, которой можно будет при необходимости добиться с помощью дополнительных мероприятий, достигает 9–9,5 млн тонн. Это предельная пропускная способность, как самой трубы, так и новороссийского терминала «Транснефти».

Красиво, но дорого

Существующий комплекс по перевалке нефти и светлых нефтепродуктов в Новороссийске,

включающий нефтебазы «Грушовая» и «Шесхарис» (входящие в состав ОАО «Черномортранснефть»), в настоящее время ориентирован, в основном, на перевалку нефти. «Транснефть» планирует перенаправить значительную часть сырья, переваливавшегося через «Шесхарис» (37 млн тонн в год), на терминал КТК в Южной Озереевке, расположенный совсем рядом — в 15 км от Новороссийска.

Игорь Демин, пресс-секретарь «Транснефти», ранее заявлял, что на базе терминала КТК будет построен новый порт мощностью более 100 млн тонн нефти в год. Фактически это означает создание в России нового крупнейшего нефтяного порта. В свою очередь, нефтебаза «Шесхарис» в Новороссийском порту будет перепрофилирована под приемку дизтоплива стандарта Евро-5 по проекту «Юг».

Решение о переводе части нефти из «Шесхариса» в Южную Озереевку непосредственно связано с планами расширения КТК с 33 млн до 67 млн тонн. Однако бытует мнение о том, что «Транснефть» затеяла проект в Южной

Озереевке главным образом для того, чтобы «насолить» частным акционерам НМТП, с которыми у компании конфликт.

В 2006 году, по словам Н.Токарева, у «Транснефти» фактически увели причальное хозяй-

В.Шиманович: «Мы не примем продукт, пока не убедимся в том, что он соответствует качеству того продукта, который уже лежит в трубе»

ство нефтегавани «Шесхарис». Безусловно, перевод потоков нефти в новый порт ударит по доходной части НМТП, владеющего портовой инфраструктурой «Шесхариса».

Пуск «Юга» состоится в лучшем случае в 2014 году


«Наши претензии к владельцам НМТП сводятся сегодня к одному: есть ваши обязательства, предусмотренные договором купли-продажи, будьте лояльны, обеспечивайте поддержание это-

«Транснефть» планирует перенаправить основную часть сырья, переваливавшегося через «Шесхарис», на терминал КТК в Южной Озереевке

го терминала в нормальном техническом состоянии. Если этого не делать, то через три-четыре года Ростехнадзор просто отзовет

Нефтебаза «Шесхарис» будет перепрофилирована под приемку ДТ стандарта Евро 5 по проекту «Юг»

лицензию и остановит его работу. Россия может лишиться нефтяного терминала на юге, обеспечивающего почти 50 млн тонн в год экспорта, что стало бы колоссальным ущербом для страны, для бюджета, угрозой экономической безопасности», — считает Н.Токарев.

Впрочем, окончательное решение еще не принято. Проект обсуждается «Транснефтью» с Chevron, «КазМунайГазом» и другими заинтересованными компаниями. По словам президента «Транснефти», «проект красивый, но стоит очень дорого». 

Электронная версия журнала
НЕФТЕГАЗОВАЯ ВЕРТИКАЛЬ
 ВСЕ НОМЕРА НА ОДНОМ ДИСКЕ



тел./факс: 510-5724 (многоканальный)