

СКОРО СКАЗКА СКАЗЫВАЕТСЯ...



ЮРИЙ БАНЬКО
«Нефтегазовая Вертикаль»

Июньское заявление, прозвучавшее по итогам переговоров нового губернатора Мурманской области и руководства «Единой России» о том, что партия берет шефство над реализацией проекта развития Мурманского транспортного узла, у жителей области ничего, кроме скептических улыбок, не вызвало. Оно было воспринято как очередной прожект столичных чиновников, не привыкших отвечать за сказанные слова.

Ведь если следовать обещаниям М.Касьянова, М.Фрадкова, В.Путина со товарищи, не раз дававшимся в новом веке, то уже в следующем году через Кольский залив должно экспортироваться 30 млн тонн нефти, а к 2015 году этот показатель должен возрасти до 40 млн... Посетивший 11 января 2008 года с рабочим визитом Мурманскую область тогда еще первый вице-премьер Дмитрий Медведев сказал: «Нельзя распылять усилия. Если мы приняли решение, то должны добиваться конкретных результатов». Вот мы и не распыляем. И будем ли?

3 декабря 2007 года Генеральная схема развития Мурманского транспортного узла стала частью Транспортной стратегии России.

Разговоров много, дел мало

Предполагалось, что на западном берегу Кольского залива между устьями рек Лавна и Кулонга будет возведено три комплекса для перегрузки нефти мощностью 31,5 млн тонн в год.

Для этого предстояло построить восемь причалов общей длиной 2882 метра, у которых можно будет обрабатывать танкеры дедевейтом от 20 до 300 тыс. тонн, и береговой резервуарный парк на 1,85 млн тонн нефти.

Здесь же должен был появиться угольный терминал на 15 млн тонн угля в год с двумя причалами, способными принять суда дедевейтом 150 тыс. тонн, а также комплекс для обработки генеральных грузов и контейнеров производительностью 3 млн тонн в год.

Для превращения этих грандиозных замыслов в реальные дела железнодорожникам предстояло завершить электрификацию железной дороги между станциями Идель и Свирь, проложить 69 км вторых путей на семи однопутных перегонах между Апатитами и Мурманском, удлинить приемоотправочные пути на десяти станциях.

Приличный комплекс работ предстояло выполнить и на восточном берегу Кольского залива на тех площадях, которые уже за-

нимает Мурманский морской торговый порт. Предполагалось, что после завершения работ по реконструкции порта в 2010 году портовые мощности на восточном берегу Кольского залива позволят отгружать на экспорт 9 млн тонн нефти и нефтепродуктов.

Иными словами, Транспортная стратегия предусматривала, что через Мурманский транспортный узел в 2010 году должно уходить на экспорт 50 млн тонн грузов, а в 2015-м — 78 млн тонн.

Предполагалось, что работы по реконструкции порта и возведению новых портовых мощностей обойдутся в \$2,5 млрд, из них в объекты западного берега Кольского залива будет вложено \$1,95 млрд.

Можно не искать эти объекты на берегах Кольского залива. Их нет, и появятся они не скоро. У нас в стране скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается. Особенно, если сказки рассказывает правительство страны.

Вслед за государством вынужденно необязательными оказались и некоторые частные компании. К примеру, одним из важнейших объектов на западном берегу Кольского залива должен был стать нефтеперегрузочный комплекс (НПК) «Лавна» Группы «Синтез», к разработке которого компания приступила в 2005 году. Комплекс был рассчитан на перевалку до 35 млн тонн сырой нефти с резервуарным парком 1,2 млн м³, причалами суммарной длиной причального фронта 3,5 км.

Первая очередь НПК «Лавна» предусматривала возможность перевалки 10–14 млн тонн нефти в год и должна была включать четыре резервуара единичной вместимостью 50 тыс. м³ нефти каждый (всего 200 тыс. м³), причал на два причальных места для приема танкеров дедвейтом до 150 тыс. тонн, объекты вспомогательного назначения и инфраструктуры. Окончание строительства первой очереди терминала было запланировано на 2009 год. Реально нет даже намеков на этот объект.

Еще одним крупным проектом «Синтеза» был НПЗ на 6 млн тонн, который предполагалось расположить рядом с проектируемым нефтеперегрузочным

комплексом. Объем предполагаемых инвестиций в строительство завода должен был составить \$1 млрд...

Угольные компании «Кузбассразрезуголь», СУЭК и Холдинговая компания «Сибирский Деловой Союз» планировали построить угольный терминал проектной мощностью 20 млн тонн в год. А через контейнерный терминал предполагалось отгружать 1 млн TEU.

26 декабря 2007 года была даже создана Управляющая компания по развитию Мурманского транспортного узла. В состав учредителей вошли «Роснефть», РЖД, Минтранс России в лице ФГУП «Росморпорт», Мурманский торговый порт и правительство Мурманской области. Результатов пока что не видно.

Правда, есть исключение. В современный рейдовый комплекс по перевалке нефти и нефтепродуктов (2,5 млн тонн) была превращена 623-я топливная база Северного флота Мохнаткина Пахта. Эту задачу реализовала холдинговая компания «Судкомгрупп СПб» и ООО «Коммандит Сервис».

Реализация проекта позволила Северному флоту расширить береговой резервуарный парк своей нефтебазы, увеличить ее операционные возможности, модернизировать оборудование. Здесь появились новые очистные сооружения, современная мощная система пожаротушения. При этом статус нефтебазы не изменился: она осталась собственностью Северного флота.

И все же нефть идет на экспорт

Стратегической ошибкой правительства России был отказ в 2003 году пяти крупнейшим отечественным нефтегазовым компаниям построить на свои средства нефтепровод Западная Сибирь — Мурманск и терминал по отгрузке 50 млн тонн нефти в год на берегу Кольского залива. Этот нефтепровод был бы уже давно построен и позволил бы кардинально решить проблему с морской транспортировкой российской нефти на экспорт, добываемой

в Западной Сибири и Тимано-Печоре.

Впоследствии события, связанные с проблемой прокачки нефти через Белоруссию, заставили Россию заняться многомиллиардным строительством БТС-2 для создания обходного пути. А ведь к этому времени нефть могла бы уже идти на экспорт через Мурманск супертанкерами в круглогодичном режиме. К тому же,

Транспортная стратегия предусматривала, что через Мурманский транспортный узел в 2010 году должно уходить на экспорт 50 млн тонн грузов, а в 2015-м — 78 млн

северная часть Балтийского моря покрывается льдом в зимнее время, что требует использования танкеров ледового класса и их ледовой проводки.

Частные компании оказались дальновиднее правительства и самостоятельно организовали перевалку нефти через Кольский залив в круглогодичном режиме.

Первыми повернулись лицом к бизнесу, связанному с рейдовой перевалкой нефти через Кольский залив, моряки Мурманского морского пароходства, которые в октябре 2000 года ввели в строй и отгрузили первую партию нефти на экспорт через построенный своими силами рейдовый перегрузочный комплекс.

У нас в стране скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается. Особенно, если сказки рассказывает правительство страны

Еще в апреле 2003 года глава «Роснефти» С.Богданчиков заявил, что его компания планирует создать транспортно-технологическую схему по ежегодной перевалке 6 млн тонн нефти через Архангельскую нефтебазу, которую эта компания приобрела в собственность. И она была создана.

Нефть доставляется до Котласа по трубопроводу, затем в железнодорожных цистернах перевозится в Архангельск, а отсюда танкеры-челноки перевозят ее в Кольский залив в танкер-накопитель «Белокаменка» дедвейтом

360 тыс. тонн, установленный осенью 2004 года.

В этот же накопитель доставляется нефть с Варандея, а в будущем пойдет и с Приразломного месторождения танкерами усиленного ледового класса дедевитом 70 тыс. тонн.

Стратегической ошибкой правительства России был отказ в 2003 году пяти крупнейшим отечественным нефтегазовым компаниям построить на свои средства нефтепровод Западная Сибирь — Мурманск

Возможность отправлять на экспорт нефть Тимано-Печоры появилась с созданием Мурманским морским пароходством в 2000 году у поселка Варандей арктического подводного перегрузочного терминала, который действовал до 2008 года. Свою

Частные компании оказались дальновиднее правительства и самостоятельно организовали перевалку нефти через Кольский залив в круглогодичном режиме

роль и предназначение АППТ исполнил в полном объеме — окупил вложенные в его строительство средства, обеспечив нефтяным компаниям возможность отправки нефти на экспорт морским путем.

В марте 2008 года вошел в строй Варандейский терминал ЛУКОЙЛа со стационарным морским ледостойким отгрузочным причалом (СМЛОП) в Печорском море на удалении 20 км от берега на глубине 18 метров.

На Севере бизнес никак под государство подстроиться не может, у того слова расходятся с делом

Через это сооружение, стальную восьмиугольную платформу кессонного типа, способную противостоять напору ледовых полей, 12 млн тонн нефти будет отправляться танкерами дедевитом от 20 до 70 тыс. тонн потребителям в круглогодичном режиме. Проекти-

рование и строительство терминала, установка и прокладка двух ниток подводного нефтепровода (22,6 км каждая) обошлись ЛУКОЙЛу в 25,5 млрд рублей, без учета тех средств, которые придется вкладывать в его содержание и обслуживание. Еще в 167 млн евро обошлось строительство на сингапурской верфи по заказу ЛУКОЙЛа двух ледоколов — «Варандей» и «Тобой» — для обеспечения отгрузки нефти в танкеры в ледовых условиях.

Транспортировка нефти через Варандей с последующей перевалкой на крупные танкеры дедевитом до 300 тыс. тонн в Кольском заливе дают возможность нефтяным компаниям существенно расширить географию поставок и выйти на новые экспортные рынки.

Танкерный флот ледового класса

Конечно же, реализация планов по морской транспортировке нефти была бы невозможной без строительства танкеров ледового класса, которые после развала СССР остались у Латвии. Программу строительства таких танкеров под немецкий кредит реализовала компания «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер» на верфях ФРГ.

Декабрь 1997 года вошел в историю Морского флота России как год появления у нашей страны первого танкера ледового класса, построенного в постсоветское время. В последующие два года на этой верфи были построены еще четыре танкера ледового класса («Пермь», «Волгоград», «Санкт-Петербург», «Майкоп» и «Мурманск»).

С 1997 года ГУП «Адмиралтейские верфи» начало выполнение крупномасштабного заказа все того же ЛУКОЙЛа по строительству танкерного флота усиленного ледового класса. Сегодня перевозят нефть и нефтепродукты пять танкеров усиленного ледового класса — «Астрахань», «Магас», «Калининград», «Саратов», «Усинск», — спущенные на воду за период с марта 2000-го по сентябрь 2002 года.

Заказ НК «ЛУКОЙЛ» не только заложил первые камни в фун-

дамент создаваемого в России арктического танкерного флота ледового класса, но и помог реанимировать отечественную судостроительную промышленность, обеспечил заказами российские НИИ, КБ, сотни предприятий, интегрированных в судостроение.

Больше того, планка ледопроеходимости танкеров была поднята до уровня, за которым следует специализированный ледокольный флот, а их техническая оснащенность стала соответствовать лучшим мировым образцам танкеростроения.

Сегодня перевозкой нефти от терминала «Варандей» (СП «Нарьянмарнефтегаз» ЛУКОЙЛа и ConocoPhillips) в Кольский залив на РПК «Белокаменка» осуществляют танкеры серии «Василий Динков» («Василий Динков», «Капитан Готский» и «Тимофей Гуженко»), принадлежащие государственному «Совкомфлоту».

Естественно, строительство танкеров будет продолжено. Ведь не за горами освоение еще одного, более крупного, чем Приразломное (на него рассчитаны уже спущенный на воду Адмиралтейскими верфями танкер «Михаил Ульянов» и строящийся «Кирилл Лавров»), месторождения Долгинское в Печорском море, откуда нефть также будет вывозиться в круглогодичном режиме.

Тем более что в июне 2009 года Объединенная промышленная корпорация (ОПК) и корейская Samsung Heavy Industries вознамерились создать новый судостроительный комплекс на территории Северной верфи, в том числе с целью участия в тендерах на строительство всего спектра судов для освоения шельфа.

Все это свидетельствует о том, что значение Кольского залива для перевалки нефти будет только возрастать. Это хорошо понимают частные компании: появилась та или другая проблема — бизнес ее решает на корпоративном или межкорпоративном уровне. Но подстроиться под государство не может, у того слова расходятся с делом. А если в Арктике что-то государственно и делается, то пока — в ущерб бизнесу (см. «Убыток по приговору суда», стр. 36). 