



Варандей как камень преткновения

ЮРИЙ БАНЬКО
Журналист

Между двумя крупнейшими нефтяными компаниями – ЛУКОЙЛом и «Роснефтью» – еще в 2018 году разгорелся спор из-за перевалки арктической нефти через морской терминал «Варандей». «Роснефть» обратилась в Федеральную антимонопольную службу с жалобой на высокие тарифы за перевалку сырья, добываемого подконтрольной ей компанией «Башнефть-Полюс» на месторождениях им. Требса и Титова, через Варандейский терминал на берегу Печорского моря. «Роснефть» требовала снизить тарифы более чем в половину. Конфликт с «Роснефтью» привел к падению объемов отгрузки нефти через Варандей, в 2020 году он составил всего 4,9 млн тонн.

Между тем «Роснефть» планирует создать нефтяной терминал в Енисейском заливе, южнее поселка Диксон. Этот терминал уже получил название «Порт бухта Север», он будет сооружаться в рамках проекта «Восток Ойл».

ПЕРВЫЕ ПОПЫТКИ ВЫВОЗА НЕФТИ

Варандейский терминал – уникальное сооружение, расположенное в Печорском море, в двух десятках километров от поселка Варандей. Он способен отгружать ежегодно 12 млн тонн нефти. Автору этих строк довелось присутствовать в августе 2000 года на первой отгрузке сырья с Варандея на танкер «Волгоград» через подводный дюкер, проложенный по дну моря специалистами Мурманского морского пароходства.

Появление такого терминала было вполне закономерным. С началом добычи нефти в Арктике остро встал вопрос ее доставки на рынки. Потребовалось немало усилий, чтобы реализовать транспортные проекты. Первые отгрузки на экспорт нефти, добываемой АО «Арктикморнефтегазразведка» (АМНГР) на острове Колгуев, производилась с помощью с небольших судов-разпаузчиков, с которых сырье затем перегружалось на танкер-отвозчик. И лишь позже стали перекачивать нефть из берегового резервуарного парка по подводному дюкеру. Все эти операции проводились впервые и не имели аналогов в отечественной практике. В 1994 году через подводный дюкер была отгружена первая партия газоконденсата с Харасавэя (Ямал). Это был пилотный проект, доказавший возможность экспорта данного вида сырья танкерным флотом. В 1995 году была отработана технология вывоза газоконденсата с перегрузкой его из речных танкеров в танкеры дедвейтом 20 тыс. тонн.

В апреле-начале мая 1998 года был реализован эксперимент по отправке углеводородного сырья из Сабетты в ледовых условиях. В финский танкер «Уйкку», который пробился в Обскую губу под проводкой дизель-электрического ледокола «Капитан Драницын» и атомохода «Россия», газоконденсат перегружался по трубопроводу, проложенному по льду. Для ОАО «РИТЭК» была разработана транспортно-технологическая схема вывоза безледовый период нефти и газоконденсата, добываемых в Приобье. Танкеры-разпаузчики Иртышского речного пароходства дедвейтом в 2,5 тыс. тонн доставляли нефть к танкеру-отвозчику дедвейтом 15–20 тыс. тонн. Первая партия ушла на экспорт в 1999 году на танкере ледового класса «Волгоград». Специалисты «Северной Стивидорской компании» предложили установить в Обской губе танкер «Североморск» дедвейтом 39,75 тыс. тонн, который выполнял роль накопителя. Это позволило избежать простоя танкеров-отвозчиков. Вывозилась нефть на экспорт и из Якутии. Первая такая операция была выполнена в 2001 году, когда зарубежным потребителям доставили 38 тыс. тонн сырья, добытого «Саханефтегазом».

Что касается Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, то добываемое здесь «черное золото» планировалось транспортировать по магистральной системе перекачки нефти. Но от этого проекта пришлось отказаться. Сказывались большая удаленность прибрежных месторождений Тимано-Печоры от уже

созданных транспортных коммуникаций, тяжелые природно-климатические условия, неразвитость хозяйственной инфраструктуры, да и дороговизна проекта. Прокладка трубопровода по пустынной тундре Ненецкого национального округа требовала огромных инвестиций, окупаемость которых затянулась бы на долгие годы. Известно, что строительство нефтепроводов может обходиться значительно дороже, нежели затраты на обустройство самого месторождения нефти. Стоимость магистралей, которые пришлось бы тянуть по бескрайним просторам арктической тундры, была бы астрономической...

Спасти положение мог более дешевый морской вариант транспортировки нефти. Но не было специалистов, готовых взяться за эту работу. И тогда к решению проблемы подключились не трубопроводная компания «Транснефть», не нефтяные компании, заинтересованные в этом, а... специалисты Мурманского морского пароходства, накопившие огромный опыт работы в Арктике.

УНИКАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

Впервые сотрудники арктической судоходной компании начали проработку вопроса, связанного с созданием морской транспортно-технологической системы по вывозу на экспорт нефти Тимано-Печоры в круглогодичном режиме в 1998 году. В кратчайшие сроки они спроектировали и построили на пустынном берегу Печорского моря у небольшого ненецкого поселка Варандей подводный дюкер длиной 4,8 км, ставший основной составляющей рейдового нефтеналивного терминала.

Около полугода шла напряженная работа. За этот период на предприятиях Мурманска по заказу ОАО «Мурманское морское пароходство» было изготовлено нестандартное оборудование: подводный манифольд, трубопроводная и запорная аппаратура для берегового узла задвижек, специальное плужное устройство для прокладки траншеи, в которую укладывается трубопровод подводного дюкера. Были закуплены сотни метров тросов, железобетонные якоря и швартовные бочки. Только щебня судами компании пришлось доставить на Варандей более 800 тонн. Всего же судами усиленного ледового класса, способными осуществлять выгрузку на необорудованное побережье, строителям терминала было доставлено более 1,5 тыс. тонн грузов.

Из стальных особо прочных труб были сварены плечи, которые затем уложили в предварительно прорытую на дне моря траншею. Лишь после проверки качества выполненных работ водолазами, а также проведенного испытания дюкера под давлением система была принята в эксплуатацию.

Следует отметить, что эксплуатация временной транспортной системы осуществлялась с жестким соблюдением всех экологических норм. Ни одна отгрузка нефти на Варандее не проводилась без наличия оборудования по ликвидации разливов.

17 августа 2000 года по подводному дюкеру в танкер

«Волгоград» пошла первая нефть Тимано-Печоры. А затем, спустя шесть месяцев, 6 февраля 2001 года состоялась и первая зимняя отгрузка нефти, которую вывез на экспорт тот же танкер «Волгоград». Операцию обеспечивало уникальное судно – дизель-электрический ледокол «Капитан Николаев», переоборудованный в ледокол обеспечения рейдовой отгрузки нефти (ЛОРОН), аналогов которому в мире не было. Этот комплекс был создан также специалистами Мурманского морского пароходства. Без него была немислима работа терминала и всей транспортно-технологической системы в круглогодичном режиме.

Варандейский терминал – уникальное сооружение, расположенное в Печорском море, в двух десятках километров от поселка Варандей

Один из капитанов танкеров по достоинству оценил науку, созданное и используемое Мурманским морским пароходством при рейдовой отгрузке нефти на Варандее: «Без ЛОРОНа «Капитан Николаев» выполнить подобные операции было бы крайне сложно. В моей практике подобные технологии не встречались. ЛОРОН – эффективная система. Достаточно сказать, что в мае 2001 года нам пришлось грузить нефть в очень сложной ледовой обстановке, при толщине дрейфующего льда 1,5 метра. И ничего, с помощью ЛОРОНа справились с этой задачей успешно. С каждой отгрузкой мы нарабатываем опыт, сокращая время на проведение подобных операций». Идея использования ледокола, на котором были выполнены серьезные доработки, в качестве ЛОРОНа была подтверждена патентом Российской Федерации на изобретение.

Ввод в строй морского рейдового терминала по отгрузке нефти Тимано-Печоры стал знаменательным событием не только для северян, но и для всей России.

АППТ – ВТОРОЙ ЭТАП

Сегодня можно с уверенностью сказать, что строительство подводного дюкера полностью оправдало себя. Но его производительность перестала удовлетворять растущим требованиям по объемам и скорости отгрузки нефти. Исходя из новых требований, специалисты Мурманского морского пароходства разработали план реализации второй очереди Варандейского терминала. Для этих целей в пароходстве была создана Служба организации перевалки нефтепродуктов, которая затем вошла в Управление технической эксплуатации и строительства береговых объектов.

В течение зимы и весны 2001 года Управлением были отработаны основные принципы отгрузки нефти, пройдена Государственная экологическая экспертиза

нового проекта. Его идея заключалась в создании принципиально нового точечного погружного терминала, в котором грузовой шланг, вращающийся на 360 градусов, одновременно являлся и швартовной связью, выдерживающей на разрыв колоссальные нагрузки.

С октября 2001-го до мая 2002 года специалисты ММП разрабатывали проект, заказывали необходимое оборудование, осуществляли его сертификацию. А затем началось строительство самого объекта. К тому времени в пароходстве появился и новый департамент – Эксплуатации и развития объектов нефтеобеспечения.

3 сентября 2002 года на дно Печорского моря, в специально подготовленную выемку легла стальная конструкция (Arctic SAL) весом более 100 тонн, диаметром 12 метров и высотой около трех метров, рассчитанная на эксплуатацию в течение 20 лет. В стальном корпусе разместились оборудование, дающее возможность отгружать на танкеры до 5 тыс. м³ нефти в час. Благодаря этому значительно сократилось время швартовки танкеров к гибкой трубе подводного дюкера.

Сама технология выглядела следующим образом: лебедкой на палубу втягивается гибкий шланг, который состыковывается с манифольдом – приемным устройством танкера. Нажатие кнопки – и на многометровой глубине, в прочном стальном корпусе дистанционно срабатывает радиоуправляемый клапан, нефть устремляется в танки судна. Несколько часов – и танкер-двадцатитысячник берет курс на Кольский залив, чтобы перегрузить нефть в танкер-накопитель, а откуда она танкерами большого дедефта отправлялась на экспорт.

Была предусмотрена и возможность экстренной отстыковки танкера от шланга АППТ, что чрезвычайно важно в условиях работы при волнении моря летом и подвижках ледовых полей зимой. Первая отгрузка более чем 20 тыс. м³ нефти через новый АППТ на танкер «Саратов» была выполнена 25 сентября 2002 года. Тем самым был сделан очередной шаг на пути совершенствования уникальных морских технологий, применение которых позволило кардинально изменить ситуацию с вывозом российского углеводородного сырья на мировой рынок. Была создана компактная, высокоэффективная система, которая не имела аналогов в мире.

Остается добавить, что свою роль и предназначение АППТ исполнил в полном объеме, окупив вложенные в его строительство средства, принеся владельцам прибыль, обеспечив нефтяным компаниям возможность отправки нефти на экспорт морским путем.

ТРЕТИЙ ЭТАП ДЛЯ ВАРАНДЕЯ

Спустя шесть лет на Варандее появился стационарный морской ледостойкий отгрузочный причал (СМЛОП). Это стальная восьмиугольная платформа кессонного типа, весом более 12 тыс. тонн, высотой 65,6 метра, шириной 61,75 метра, производительностью 12 млн тонн в год. Причал был введен в строй в конце марта 2008 года.

Зачем понадобился данный объект? Дело в том,

что Баренцево море большую часть года (в среднем 247 дней в году) покрыто льдом, толщина которого достигает 1,2–1,8 метра. При этом мелководная прибрежная зона и постоянные наносные течения исключают строительство берегового отгрузочного терминала. Поэтому для загрузки крупнотоннажных танкеров дедеветом до 70 тыс. тонн и был необходим СМЛОП.

Добываемое в Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции «черное золото» планировалось транспортировать по магистральной системе перекачки нефти. Но от этого проекта пришлось отказаться

Причал расположен в 22 км от берега при глубине моря 18 метров. С береговым резервуарным парком объемом 325 тыс. м³ его соединяют две нитки подводного нефтепровода, которые проложила трубоукладочная платформа «МРТС Дефендер», принадлежащая компании «Межрегионтрубопроводстрой».

Прокладка подводной магистрали была начата осенью 2006 года. Две нитки диаметром 820 мм и протяженностью 22600 метров каждая были проложены летом и осенью 2006 и 2007 годов. В Печорском море трудились одноковшовый земснаряд «Сервис» и земснаряд «Диксон», а также плавучая самоподъемная многофункциональная платформа «МРТС Саппотер», предназначенная для монтажно-стыковочных и ремонтных работ на морских подводных трубопроводах на глубинах до 22 метров. Именно с ее помощью были выполнены подводная стыковка нефтепровода и размывка траншей.

Бетонированные трубопроводы заглублены в грунт. И это не прихоть заказчика. Ледовые поля в Арктике имеют стамухи – огромные ледовые глыбы, которые на мелководье своими «клыками» пропахивают дно морей при подвижках льда. И горе, если трубопровод не будет заглублен в грунт.

Сам причал состоит из двух частей – опорного основания с жилым модулем на 12 человек и технологически швартово-грузового устройства (ШГУ) со стрелой и вертолетной площадкой. Ко дну моря основание прикреплено 24 сваями, оно выдерживает максимальную ледовую нагрузку. Нефть загружается в носовую часть танкера из ШГУ при помощи гибкого шланга.

Причал был построен на заводе по производству строительных металлоконструкций, входящем в состав «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть».

Варандейский терминал – единственное место, где возможна отгрузка нефти, добываемой на месторождениях им. Требса и Титова. Эти месторождения находятся слишком далеко от магистральных трубопроводов

«Транснефти».

Нефть поступает на СМЛОП в подогретом виде. Береговая инфраструктура терминала состоит из резервуарного парка объемом 325 тыс. м³, насосной станции, объектов энергообеспечения, вахтового поселка.

Благодаря высокопроизводительной насосной станции (8 тыс. м³ в час) загрузка танкера дедеветом 70 тыс. тонн производится за 10–12 часов. В год Варандейский терминал способен переваливать до 12 млн тонн нефти.

К морскому причалу также приписаны вспомогательный ледокол и ледокольный буксир, которые оказывают помощь танкерам при маневрировании, проведении швартовых и грузовых операций. Оба судна оборудованы системами для тушения пожаров на терминале и танкерах, а также современными средствами для ликвидации разливов нефти.

Проектирование, строительство, установка СМЛОП, прокладка двух ниток подводного нефтепровода обошлись ЛУКОЙЛУ в 25,5 млрд рублей, без учета тех средств, которые вкладываются в его содержание и обслуживание. Еще в 6,2 млрд рублей обошлось строительство ледокола обеспечения «Варандей» и буксираснабженца ледового класса «Тобол». Общие же затраты составили \$1,1 млрд.

ПЕРЕВАЛКА НЕФТИ С ВАРАНДЕЯ

В октябре 2002 года Мурманское морское пароходство запустило первый рейдовый перегрузочный комплекс (РПК-1) на базе супертанкера «Трейдер», через который была отгружена первая партия нефти на экспорт. Этот РПК обеспечил вывоз сырья в Европу большими партиями. Тем самым пароходство создало новое направление по перевалке нефти, по которому пошли и другие компании.

Затем сырье Тимано-Печоры, добываемое ЛУКОЙЛом, почти полтора десятилетия шло на экспорт, перегружаясь с танкеров-челноков на танкера-отвозчики у берегов Норвегии. Первая такая операция состоялась в мае 2002 года вблизи Киркенеса. Тогда три танкера компании «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер» доставили по 15 тыс. тонн нефти каждый на борт греческого танкера Shinoussa для ее отправки в Роттердам. С апреля 2016 года по декабрь 2017-го нефть переваливалась в Кольском заливе на РПК-2 у поселка Мишуково. Но ситуация кардинально изменилась, когда 17 декабря 2017 года в Кольский залив к месту постоянной стоянки у мыса Филинский, что напротив Североморска, был доставлен танкер-накопитель «Кола» дедеветом 309 тыс. тонн, длиной 335 метров и шириной 58 метров. После крепления на якорно-швартовых связях танкер «Кола» стал перегрузочным комплексом «ЛК Волга». Он предоставляет возможность швартовки судов с двух бортов. Объемы перевалки нефти через РПК «ЛК Волга» могут достигать 12 млн тонн в год. Доставка сырья Тимано-Печоры с Варандейского терминала на перегрузочный комплекс осуществляется с использованием танкеров «Капитан Готский», «Василий Динков» и «Тимофей

Гуженко». Это суда ледового класса 1A Super, дедвейтом 71254 тонны. Они построены в Южной Корее по заказу «Совкомфлота» и могут двигаться во льдах как носом, так и кормой вперед.

ФЛОТ ЛУКОЙЛА

В свое время у ЛУКОЙЛа был собственный танкерный флот, находившийся в управлении дочернего предприятия «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер». В период с 1997 по 1999 годы по его заказу пять танкеров ледового класса дедвейтом 15 тыс. тонн были построены в городе Висмар (Германия) на верфи MTW Schiffwerft GmbH. Они получили названия «Пермь», «Волгоград», «Санкт-Петербург», «Майкоп» и «Мурманск». С 1997 году ФГУП «Адмиралтейские верфи» начало выполнение крупномасштабного заказа «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер» по строительству танкеров ледового класса дедвейтом 20 тыс. тонн: «Астрахань», «Магас», «Калининград», «Саратов» и «Усинск». К этой работе были привлечены сотни предприятий, занятых в сфере судо- и машиностроения. Страна смогла получить дополнительные налоги, рабочие места, и, что немало важно, сумела сохранить свое присутствие в Арктике. С помощью этих танкеров был решен вопрос круглогодичного вывоза углеводородного сырья Тимано-Печоры, Приобья и Якутии на экспорт, обеспечен северный завоз. Президент России Владимир Путин 8 июня 2002 года, во время церемонии спуска на воду танкера усиленного ледового класса «Усинск» со стапелей «Адмиралтейских верфей» сказал: «Нынешнее событие важно с точки зрения восстановления присутствия России на Северном морском пути. Рождение судна всегда большое событие, сегодня событие вдвойне радостное, поскольку таких судов в мире нет». Действительно, планка этих танкеров была поднята до уровня, за которым следует специализированный ледокольный флот, а их техническая оснащенность стала соответствовать лучшим мировым образцам танкеростроения.

К решению транспортной проблемы подключились не трубопроводная компания «Транснефть», не нефтяные компании, заинтересованные в этом, а... специалисты Мурманского морского пароходства

Но в 2005 году было принято решение о продаже всех 10 танкеров. В 2006–2007 годах они были проданы компании Palmali Shipping, в числе клиентов которой присутствует и ЛУКОЙЛ. В те годы ЛУКОЙЛ в содружестве с Мурманским морским пароходством первым создал транспортно-технологические схемы вывоза углеводородного сырья в круглогодичном



режиме в условиях Арктики. Обской губы в районе села Мыс Каменный. Через него круглогодично отправляется потребителям нефть Новопортовского месторождения.

НОВЫЙ ПРОЕКТ

Сегодня кроме Варандейского терминала действует морской терминал «Ворота Арктики» компании «Газпром нефть», расположенный в акватории Печорского моря. В ближайшие годы должен появиться нефтяной терминал «Порт бухта Север» в Енисейском заливе, южнее поселка Диксон, который создает «Роснефть» в рамках проекта «Восток Ойл». Через него будет отправляться потребителям нефть 15 месторождений. Подтвержденная ресурсная база проекта – 6 млрд тонн.

Сегодня можно с уверенностью сказать, что строительство подводного дюкера на Варандейском терминале полностью оправдало себя

Об этом проекте Президенту России Владимиру Путину в апреле 2019 года доложил глава «Роснефти» Игорь Сечин. В частности, он сказал: «В настоящее время мы рассматриваем возможность создания арктического кластера, который в полном объеме будет работать на выполнение задачи – достижение до 2024 года 80 млн тонн грузопотока по Северному морскому пути. Арктический кластер может обеспечить добычу нефти уже к 2024 году с ростом до 100 млн тонн к 2030-му».

Для вывоза этой нефти будет построено 25 судов, в том числе 10 судов «Афромакс» и 10 танкеров-челноков дедвейтом 110 тыс. тонн. Всего заключено контрактов на строительство 36 судов.

В рамках проекта «Восток Ойл» планируется построить и завод СПГ с объемами производства от 30 до 50 млн тонн сжиженного природного газа в год.

От озвученных планов «Роснефть» перешла к реализа-

ции проекта. 24 ноября 2020 года Игорь Сечин доложил Владимиру Путину о подготовке ресурсной базы проекта, о заказе 100 буровых установок для ведения буровых работ, о строительстве танкеров и судов-газовозов. В реализацию проекта будут вовлечены не только судостроительные предприятия. Заводу КАМАЗ поступил заказ на 2,5 тыс. автомобилей с возможностью увеличения поставок до 6 тыс., металлургам предстоит на 20% увеличить выпуск стальных труб (всего потребуется 6 млн тонн труб различного диаметра). Работой будет обеспечено 400 тыс. человек. Этот проект станет одним из самых масштабных в арктическом регионе.

Спустя шесть лет, в конце марта 2008 года на Варандее появился стационарный морской ледостойкий отгрузочный причал

Главгосэкспертиза уже выдала положительное заключение на строительство объектов нефтеналивного терминала «Порт бухта Север». Длина причальной линии составит 1276 метров, мощность терминала вначале будет равна 25 млн тонн в год, а затем увеличится до 50 мил тонн. Одновременно можно будет загружать два танкера дедевейтом 120 тыс. тонн. Всего предполагается установить 52 резервуара для нефти на 30 тыс. м³ каждый. Данный порт станет крупнейшим не только в Арктике, но и в России. В нашей стране лишь два порта имеют грузооборот свыше 100 млн тонн: Новороссийский и Усть-Луга.

Общий объем инвестиций в проект составит 10 трлн рублей. В перечне создаваемой инфраструктуры – порядка 2 тыс. км магистральных и 7 тыс. км межпромысловых трубопроводов, парки для хранения нефти, 10 вертодромов, три аэродрома. От Ванкорских месторождений до терминала «Восток Ойл» планируется проложить 700-километровый нефтепровод.

СТАРАЯ ТЯЖБА

Что же касается конфликта по поводу тарифов на отправку сырья «Роснефти» через Варандейский терминал ЛУКОЙЛа, то у каждой компании своя правда. Федеральная антимонопольная служба поддержала претензии дочек «Роснефти» – «Башнефти» и «Башнефть-Полюса», возбудив дело против ЛУКОЙЛа, но оно было оспорено в суде. 20 января 2021 года Московский арбитражный суд обязал ФАС России устранить допущенные 27 марта 2019 года нарушения прав и законных интересов ООО «Варандейский терминал», которыми он признавался нарушителем закона о защите конкуренции.

Итогом этой тяжбы стало сокращение добычи нефти на месторождениях имени Требса и Титова вдвое. Вариант сооружения нефтепровода от данных место-

рождений до магистрали Уса – Ухта – Ярославль, чтобы избежать зависимости от терминала ЛУКОЙЛа, не подходит из-за дороговизны (около 5 млрд), да и стройка затянулась бы на два-три года. Отказалась «Роснефть» и от строительства терминала в Индиге (как ранее планировалось – производительностью до 30 млн тонн нефти в год).

Поскольку Варандейский терминал – частная собственность, то только собственник и инвестор могут определить коммерчески обоснованный размер тарифа на перевалку нефти. Как бы там ни было, но этот спор далек от разрешения, притом что альтернативы отгрузке нефти через Варандейский терминал у дочек «Роснефти» нет. Придется находить компромиссное решение.

СВЯТО МЕСТО ПУСТО НЕ БЫВАЕТ

Сокращение объемов отгрузки через Варандейский терминал за счет сырья, добываемого дочками «Роснефти», будут компенсировано нефтью Лаявожского и Ванейвисского месторождений в рамках совместного предприятия «Газпрома» и ЛУКОЙЛа в Ненецком автономном округе. Эти месторождения, находящиеся в непосредственной близости от Варандея, подключат к действующим производственным мощностям ЛУКОЙЛа. Сырье будет поставляться на терминал и оттуда отправляться потребителям. Реализация проекта потребует создания минимальной необходимой инфраструктуры.

В середине марта дочерние компании «Газпрома» и ЛУКОЙЛа – «Газпром добыча Краснодар» и «ЛУКОЙЛ-Коми» зарегистрировали совместное предприятие ООО «Лаявожнефтегаз». Суммарные извлекаемые запасы нефти в рамках этого СП составляют 27,4 млн тонн, газа – 225,3 млрд м³. Объемы инвестиций в их освоение будут равняться около 200 млрд рублей.

В свое время у ЛУКОЙЛа был собственный танкерный флот, находившийся в управлении дочернего предприятия «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер». Но в 2005 году было принято решение о продаже всех 10 танкеров

Примечательно, что размер доли «Газпром добыча Краснодар» в СП составляет 99%, а «ЛУКОЙЛ-Коми» – всего 1%. Но для ЛУКОЙЛа, который уже имеет 29 лицензий на участки недр Тимано-Печорской нефтегазовой провинции, важна, видимо, не доля в добыче, а возможность загрузить имеющуюся дорогостоящую транспортную инфраструктуру. В любом случае Варандейский терминал без работы не останется. 

25-28.05

2021

УФА
ВАНХЭКСПО

ОРГАНИЗАТОРЫ



МИНИСТЕРСТВО
ЭНЕРГЕТИКИ
РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН



ТРАДИЦИОННАЯ
ПОДДЕРЖКА



СОДЕЙСТВИЕ



Российский нефтегазохимический форум



ГАЗ. НЕФТЬ. ТЕХНОЛОГИИ

29-я специализированная выставка



Геофизическое
направление



Инновации
газовой отрасли



Нефтяное
направление



Газомоторное
топливо



Химия.
Нефтехимия



СПГ: производство,
транспорт, распределение



Сервисное
направление



IT – технологии в нефтегазовой
отрасли, цифровизация



МЕРОПРИЯТИЯ ПРОВОДЯТСЯ С УЧЕТОМ ВСЕХ ТРЕБОВАНИЙ РОСПОТРЕБНАДЗОРА

По вопросам выставки

Бронь стенда www.gntexpo.ru
+7 (347) 246-41-77 gasoil@bvkeexpo.ru

По вопросам форума

Регистрация на форум www.gntforum.ru
+7 (347) 246-42-81 kongress@bvkeexpo.ru

[gazneftufa](#) [GasoilTube](#) #газнефтьуфа #гнт #gasoilexpo #гнтфорум

