

КТК: ДОБЫВАЙТЕ, ПРОКАЧАЕМ!

Прошлый год стал для Каспийского Трубопроводного Консорциума знаковым в нескольких отношениях. В октябре КТК отметил 15-летие с начала операционной деятельности. А по итогам года по его трубам были прокачаны рекордные 44,3 млн тонн нефти. Свой вклад в рекорд внесли месторождения российского и казахстанского секторов Каспия, введенные в эксплуатацию в 2016 году, — им. Владимира Филановского и Кашаган. В нынешнем году Консорциум планирует завершить расширение трубопроводной системы. В результате ее пропускная способность возрастет до 67 млн тонн в год. Генеральный директор КТК Николай ГОРБАНЬ рассказал «Вертикали» о роли трубопровода в жизни региона, о развитии компании и планах на будущее. Как отметил глава Консорциума, маршрут Тенгиз–Новороссийск экономически наиболее выгоден для грузоотправителей региона. Уже в нынешнем году по этому маршруту планируется прокачать около 65 млн тонн сырья, в том числе с каспийских месторождений ЛУКОЙЛа. При этом топ-менеджер не исключает, что непростая ситуация в отрасли внесет коррективы в планы загрузки КТК. Могут измениться и сроки выхода проекта по расширению системы на уровень окупаемости.



ИНТЕРВЬЮ
НИКОЛАЙ ГОРБАНЬ
Генеральный директор КТК

Ред.: Николай Николаевич, в октябре 2001 года на Морском терминале КТК под Новороссийском был отгружен первый танкер с нефтью. Какую роль сыграло появление нового трубопроводного маршрута в жизни каспийского региона?

В ОКТЯБРЕ 2001 ГОДА НА МОРСКОМ ТЕРМИНАЛЕ КТК ПОД НОВОРОССИЙСКОМ БЫЛ ОТГРУЖЕН ПЕРВЫЙ ТАНКЕР С НЕФТЬЮ

Н.Г.: Эту роль можно назвать ключевой в первую очередь для Казахстана. В 1990-е годы республике надо было определиться с судьбой своих гигантских месторождений, запертых внутри материка и не имевших выхода на внешние рынки. Было подписано соглашение о создании консорциума, учреждена компания,

в сжатые сроки проложен трубопровод к черноморскому побережью.

Именно ввод КТК позволил начать промышленную эксплуатацию этих месторождений. Сегодня три четверти экспортной нефти северного Казахстана идет по системе Консорциума.

Если говорить о России, то государство как акционер КТК получает определенные выплаты в соответствии со своим долевым участием.

За прошедшие 15 лет Консорциум проделал большую работу. Нагляднее всего она видна в цифрах. Например, изначально на трассе имелось пять нефтеперекачивающих станций, а в будущем году их число возрастет до 15.

Не менее важно, что КТК — социально ответственная компания, которая участвует в улучшении жизни людей. Регионам, по которым прокладывался трубопровод, он принес рабочие места, налоги, транспорт-

ную инфраструктуру, детские сады, школы, больницы...

Ред.: В структуре КТК 11 акционеров из шести стран. Всегда ли удается соблюсти баланс интересов при таком широком представительстве? Не стало ли сложнее находить консенсус после ухудшения отношений России с Западом? Да и внешнеэкономические устремления Москвы и Астаны порой расходятся...

Н.Г.: Мы, как менеджмент, стараемся учитывать интересы всех акционеров и не допускать конфликтных ситуаций. Это требует серьезной предварительной работы. Перед тем как тот или иной ключевой вопрос будет вынесен на Совет директоров или Собрание акционеров, он детально обсуждается с заинтересованными сторонами.

Что касается текущей операционной деятельности, то у нас все рег-

ламентировано, все процедуры прописаны. И проблем, как правило, не возникает.

Ред.: Какова стоимость транспортировки по КТК? Насколько экономически привлекателен маршрут по сравнению с другими региональными трубопроводами, прежде всего Баку–Тбилиси–Джейхан (БТД)?

Н.Г.: Для грузоотправителей он однозначно наиболее выгоден. У нас самый низкий тариф — \$38 за тонну. Это достигнуто, в частности, за счет менее протяженного транспортного плеча по сравнению с БТД, а также благодаря наличию собственных выносных причальных устройств на Морском терминале.

Добавлю, что КТК — еще и самый безопасный трубопровод, так как проходит по территории политически стабильных государств.

Ред.: Случались ли за эти 15 лет разливы нефти, врезки в трубу и другие нештатные ситуации?

Н.Г.: В начале работы ежегодно случалось до 23 врезок. В прошлом году зафиксировано всего три врезки. Причем они были обнаружены на самой ранней стадии изготовления, и поэтому никакого ущерба для транспортировки или окружающей среды не возникло. Созданная система охраны позволяет эффективно предупреждать эти нарушения.

Ред.: Каковы характеристики транспортируемой по КТК нефти в сравнении с основными экспортными сортами?

Н.Г.: Каспийская нефть — легкая, малосернистая. Этот сорт, конечно, не уникален, но хорош по качеству и достаточно востребован. Такая проблема, как рост содержания серы в нефти, для КТК не актуальна. Наша труба ориентирована на определенные месторождения Северного Каспия, сырье которых имеет примерно одинаковый состав.

Ред.: С 2002 года в КТК действует банк качества нефти. Может ли он полностью гарантировать справедливую оценку принимаемого сырья? Были ли случаи, когда грузоотправители выражали несогласие с «вердиктом» банка?

Н.Г.: Не припомню, чтобы у нас когда-либо возникали подобные ситуации, тем более судебные споры.

Как уже говорилось, все вопросы текущей деятельности, включая функционирование банка качества, строго регламентированы. Кроме того, акционеры ежегодно проводят независимый совместный аудит работы банка качества.

Ред.: В 2016 году КТК прокачал рекордный объем нефти. Какие месторождения сыграли в этом главную роль?

Н.Г.: Из 44,3 млн тонн 40,8 млн — это нефть казахстанских грузоотправителей. Основную прибавку дал Тенгиз. Еще 803 тыс. тонн было поставлено с Кашагана, который в декабре был запущен в промышленную эксплуатацию.

Российские производители сдали в систему 3,5 млн тонн. В частности, ЛУКОЙЛ поставил 635 тыс. тонн своего нового каспийского месторождения — им. Филановского, еще 110 тыс. тонн — с месторождения им. Корчагина.

Ред.: Ближайшая задача Консорциума — расширение пропускной способности до 67 млн тонн в год. Как она решается? Остаются ли в силе планы завершить расширение в этом году?

Н.Г.: Планы остаются в силе. В прошлом году мы увеличили резервуарный парк морского терминала в Южной Озереевке с 700 тыс. до 1 млн тонн (было построено три резервуара емкостью по 100 тыс. тонн). Запущена в эксплуатацию новая нефтеперекачивающая станция А-НПС-4, заполнены нефтью еще три НПС, начаты их комплексные опробования.

Кроме того, на Морском терминале после кардинальной реконструкции ввели в строй Главный центр управления с новой SCADA — системой оперативного контроля и сбора данных. Эта система позволяет в режиме онлайн контролировать и управлять всеми этапами транспортировки нефти на маршруте Тенгиз–Новороссийск: от приема сырья на узлах учета до погрузки на танкеры.

ИЗНАЧАЛЬНО НА ТРАССЕ ИМЕЛОСЬ ПЯТЬ НЕФТЕПЕРЕКАЧИВАЮЩИХ СТАНЦИЙ, А В БУДУЩЕМ ГОДУ ИХ ЧИСЛО ВОЗРАСТЕТ ДО 15

В нынешнем году на Проект расширения будет направлено \$150 млн. В первом полугодии планируем запустить А-НПС-4А и А-НПС-5А в Астраханской области. Затем будут сданы НПС-8 в Краснодарском крае и НПС-5 на Ставрополье. Последней на территории РФ будет введена НПС-2 в Калмыкии. Наконец, в Казахстане на второе полугодие намечен ввод А-НПС-3А.

Ред.: Какую часть работ выполняют российские подрядчики? Повлияли ли на ход проекта западные санкции?

Н.Г.: На российской территории абсолютное большинство работ выполняют российские компании. На казахстанской — казахстанские, в том числе с иностранным участием.

Что касается санкций, то нам, можно сказать, повезло: мы успели заранее подписать все контракты и завер-



Береговые сооружения Морского терминала

От Каспийского до Черного

Трубопроводная система КТК — один из крупнейших инвестиционных проектов в энергетической сфере с участием иностранного капитала на территории СНГ. Трубопровод протяженностью 1511 км соединил нефтяные месторождения Западного Казахстана с Морским терминалом в Новороссийске. Терминал оснащен тремя выносными причальными устройствами, позволяющими безопасно загружать танкеры на значительном удалении от берега, в том числе при неблагоприятных метеословиях.

В прошлом году выручка КТК составила \$1,6 млрд, что на 7% больше уровня 2015 года. Общая прибыль выросла на 18%, до \$237 млн.

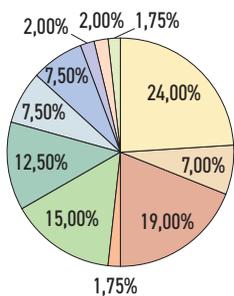
шить основные закупки. Причем за рубежом приобретали только специфическую продукцию, не выпускаемую в СНГ. Около 80–85% поставок составляет оборудование российского и казахстанского производства.

ВСКОРЕ В КТК МОЖЕТ ВСТУПИТЬ В СИЛУ ПРИНЦИП «КАЧАЙ ИЛИ ПЛАТИ». ДО ЗАВЕРШЕНИЯ ПРОЕКТА РАСШИРЕНИЯ НА ДЕЙСТВИЕ ЭТОГО ПРИНЦИПА БЫЛ НАЛОЖЕН МОРАТОРИЙ

Ред.: Какова общая стоимость Проекта расширения? Из каких источников он финансируется?

Н.Г.: Стоимость — \$5,4 млрд. Иногда встречается ошибочная информация о том, что расширение КТК ведет-

Акционеры КТК



- | | |
|---|---|
| Российская Федерация | Другие |
| ○ Доверительное управление ПАО «Транснефть» | ○ Chevron Caspian Pipeline Consortium Company |
| ○ «КТК Компани» | ○ Lukargo B.V. |
| Республика Казахстан | ○ Mobil Caspian Pipeline Company |
| ○ КазМунайГаз | ○ Rosneft-Shell Caspian Ventures Limited |
| ○ Kazakhstan Pipeline Ventures LLC | ○ BG Overseas Holding Limited |
| | ○ Eni International N.A. N.V. |
| | ○ Oryx Caspian Pipeline LLC |

ся за счет займа, предоставленного акционерами. Хочу внести ясность: заем был привлечен на начальной стадии для строительства трубопровода и никак не связан с нынешним проектом. Расширение осуществляется на средства, полученные Консорциумом от операционной деятельности — транспортировки нефти.

Ред.: Когда окупятся затраты на расширение системы? Может ли быть отложен выход на уровень окупаемости в связи с нынешними проблемами нефтяной отрасли?

Н.Г.: Рассчитываем, что это произойдет в третьем квартале 2020 года, когда полностью погасим заем и начнем начислять дивиденды. Конечно, все зависит от объемов прокачки. Чем больше выручка, тем быстрее расплатимся с акционерами. Если объемы будут падать, сроки, скорее всего, сдвинутся.

Ред.: Сколько нефти планируете прокачать в этом году? Какая доля придется на казахстанское, а какая — на российское сырье?

Н.Г.: На сегодняшний день производителями заявлено в общей сложности около 65 млн тонн. С территории Казахстана поступит 54,7 млн, в том числе 10,4 млн с Кашагана. Из России ожидаем около 11 млн тонн, из них 5,4 млн с месторождений Филановского и Корчагина. На проектный объем в 67 млн, наверное, выйдем в будущем году.

Ред.: К 2019 году ЛУКОЙЛ намеревался добывать на Филановского 6 млн тонн в год. Будет ли вся эта нефть поставляться в КТК?

Н.Г.: Такие договоренности есть, об этом говорил и президент ЛУКОЙЛа Вагит Алекперов при запуске месторождения в октябре прошлого года. Сегодня все объемы с месторождения Филановского идут к нам. Надеюсь, ситуация в дальнейшем не изменится.

Ред.: Будут ли востребованы расширенные мощности КТК, если компании скорректируют планы по добыче? Например, по последней информации Минэнерго Казахстана, в этом году на Кашагане будет добыто менее 9 млн тонн нефти...

Н.Г.: У нас есть заявка от операторов месторождения. Надеюсь, все заявленные объемы будут поставлены.

Отмечу, что вскоре в КТК может вступить в силу принцип «качай или

плати». До завершения Проекта расширения на действие этого принципа был наложен мораторий. Окончательное решение по данному вопросу будут принимать акционеры.

Ред.: Операторы Кашагана решили, что нефть месторождения пойдет по трем экспортным каналам. Почему нельзя было направить все объемы в КТК? И не опасаетесь ли Вы в этой связи сложностей с загрузкой системы?

Н.Г.: Маршрутом КТК могут пользоваться только акционеры либо аффилированные с ними компании. Среди участников Кашаганского проекта есть те, кто не входит в эти категории. Их объемы будут поставляться по другим направлениям. Тем не менее основная доля кашаганской нефти пойдет по нашему маршруту.

Ред.: Возрастут ли и в какой мере поставки с двух других казахстанских месторождений — Тенгиза и Карачаганака?

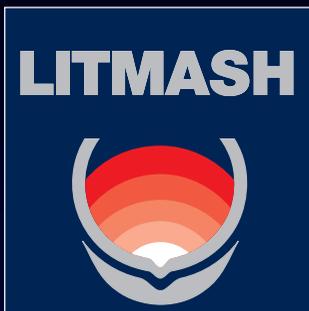
Н.Г.: Мы рассчитываем на рост. Тенгиз сейчас готовится к реконструкции своих мощностей. Насколько мне известно, эти работы будут реализованы к 2021 году, что даст прибавку примерно в 12 млн тонн.

Ред.: Выходит, тогда и расширенной пропускной способности КТК может не хватить?

Н.Г.: Как только получим соответствующие заявки от производителей, будем принимать технические меры для приема дополнительных объемов. Рассчитывая мощность трубы, мы исходим из практической необходимости и не считаем нужным нести затраты, которые на сегодняшний день представляются нецелесообразными.

Ред.: Какие задачи будет решать Консорциум после 2017 года, когда проект расширения будет завершен? Никакой головной боли больше не ожидается?

Н.Г.: Трубопроводная система — это всегда головная боль. Наша основная задача — обеспечить стабильную транспортировку. Нефтепроводу КТК 15 лет — оборудование изнашивается, нуждается в замене, капитальном ремонте, реконструкции. Поддержание системы в работоспособном состоянии — технологический процесс, требующий постоянной заботы. □



05-08 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ **2017**

Место проведения:



ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий, материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий, процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



**ТРУБЫ
РОССИЯ
2017**

NI
в мире



При поддержке
The Bright World of Metals

www.metallurgy-russia.ru
www.litmash-russia.ru

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

Messe Düsseldorf GmbH
Тел.: +49 (0) 2 11/45 60-77 93

