

НЕФТЕНАЛИВНЫЕ И ГАЗОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ. НОВОСТРОЙКИ

Планы строительства новых портовых мощностей по перевалке углеводородов в Российской Федерации



В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ НЕФТЕНАЛИВНЫХ ГРУЗОВ В ОБЩЕМ ГРУЗОБОРОТЕ РОССИЙСКИХ ПОРТОВ СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 60%. В 2008 ГОДУ, НЕСМОТРИ НА ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС, ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ ОСТАЛСЯ НА УРОВНЕ ПРЕДЫДУЩЕГО ГОДА И СОСТАВИЛ 262,8 МЛН ТОНН (99,36% К 2007 Г.). СТОЛЬ ВЫСОКИХ РЕЗУЛЬТАТОВ ЗА ПОСЛЕДНИЕ 10 ЛЕТ РОССИИ УДАЛОСЬ ДОСТИЧЬ БЛАГОДАРЯ МОДЕРНИЗАЦИИ РЯДА ИМЕЮЩИХСЯ НЕФТЕПЕРЕВАЛОЧНЫХ КОМПЛЕКСОВ, А ТАКЖЕ ВВЕДЕНИЮ В СТРОЙ НОВЫХ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ ПО ПЕРЕВАЛКЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УГЛЕВОДОРОДОВ. К НАИБОЛЕЕ КРУПНЫМ ИЗ НИХ И ОПРЕДЕЛИВШИМ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ ПРИРОСТ ЭКСПОРТА ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ ОТНОСЯТСЯ МОЩНОСТИ ПОРТОВ ПРИМОРСК, ВЫСОЦК, ВАРАНДЕЙ, НОВОРОССИЙСК, ТУАПСЕ, ДЕ-КАСТРИ.

СЕГОДНЯ СРЕДИ КРУПНЕЙШИХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ НОВОСТРОЕК, КОТОРЫЕ РЕАЛИЗУЕТ ГОСУДАРСТВО НА УСЛОВИЯХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА (ИЛИ ПРИСТУПАЕТ К РЕАЛИЗАЦИИ), – РЯД НОВЫХ ПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ ПО ПЕРЕВАЛКЕ ЖИДКИХ УГЛЕВОДОРОДОВ. К НИМ ОТНОСЯТСЯ, ПРЕЖДЕ ВСЕГО, СТРОЯЩИЕСЯ ТЕРМИНАЛЫ В УСТЬ-ЛУГЕ, ПРИГОРОДНОМ, КОЗЬМИНО, НОВОРОССИЙСКЕ, ТУАПСЕ И ТАМАНИ. БОЛЬШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ У БУДУЩИХ ТЕРМИНАЛОВ В АРКТИКЕ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ УГЛЕВОДОРОДОВ С ПЛАНИРУЮЩИХСЯ К РАЗРАБОТКЕ ШТОКМАНОВСКОГО И ЯМАЛЬСКИХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ. В СООТВЕТСТВИИ С ФЦП «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2010-2015 ГГ.)» К 2015 ГОДУ ВВЕДЕННЫЕ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ МОЩНОСТИ ДОЛЖНЫ УДОВЛЕТВОРИТЬ ПОТРЕБНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ЭКСПОРТЕ ДОБЫВАЕМЫХ ОБЪЕМОВ НЕФТИ И СЖИЖЕННОГО УГЛЕВОДОРОДНОГО ГАЗА.

АЛЕКСАНДР ДАВЫДЕНКО, РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА (РОСМОРРЕЧФЛОТ)

ПЕРСПЕКТИВЫ СЕВЕРА

Строительство новых портовых мощностей по перевалке нефти и нефтепродуктов на Севере России является одним из приоритетных направлений государства, связанных с разработкой месторождений Тимано-Печорской нефтеносной провинции, а также с открытием нефтегазовых месторождений полуострова Ямал и предстоящей разработкой Штокмановского месторождения.

В сентябре текущего года председатель Правительства РФ В.В.Путин провел в г. Салехарде крупное совещание с участием представителей российского и иностранного бизнеса по вопросам развития Ямала, на котором,

в том числе, рассматривались варианты размещения портов для перевалки углеводородов Ямальных месторождений – Дровяное и Харасавэй.

Дровяное расположено на восточном побережье полуострова в Обской губе, в более закрытом месте, чем Харасавэй, находящийся на западном побережье Ямала, где ледовая обстановка несколько сложнее. С точки зрения транспортировки нефти и безопасности судоходства Дровяное было бы предпочтительнее, но последнее слово остается за газовиками и нефтяниками. Прежде всего, они должны определиться, где будет расположен завод СПГ, который планируется построить – в Дровянном или Харасавэе,

и со схемой трубопроводов.

Оба варианта строительства морского порта пока находятся в проектном состоянии. Тем не менее, Росморречфлот уже готов к предстоящей работе.

Кроме того, у Росморречфлота имеется программа строительства ледокольного флота, без которого невозможна транспортировка углеводородов в Арктике, имеются разработанные проекты 25-мегатонного ледокола, атомного ледокола нового поколения. Вместе с тем собственный специализированный флот для транспортировки наливных грузов с арктических месторождений строят такие компании, как Совкомфлот, Роснефть, Лукойл.



ПОРТ УСТЬ-ЛУГА

екты, что в целом позволит с января 2010 года обеспечить приемку и обработку у причалов комплекса танкеров дедевитом до 100 тыс. тонн. Первоначально планируется перегружать только нефтепродукты, доставляемые в порт Усть-Луга по железной дороге, а в 2010 году, с подводом трубы БТС-2, здесь будет перегружаться и нефть.

Конечной целью строительства объектов морской составляющей БТС-2 является обеспечение регулярного безопасного плавания танкеров типа Suezmax («Косыгин», «Тихонов») дедевитом до 162 тыс. тонн (длина 280,5 м, ширина 50 м, осадка до 15 м). Для приема и обработки танкеров указанного типа в 2010-2011 годах должно быть выполнено:

- строительство Северного канала морского порта Усть-Луга шириной 205 м и глубиной 17,5 м;

- реконструкция операционной акватории комплекса наливных грузов (КНГ, ОАО «Роснефтьбункер») и комплекса перегрузки нефтепродуктов (КПН, ООО «Новотэк») на ширину 385 м и до глубины 17,5 м;

- реконструкция Региональной системы обеспечения безопасности мореплавания (РСБМ) внешних подходов к порту Усть-Луга, включая реконструкцию средств навигационного оборудования Минобороны России.

Все необходимые мероприятия спланированы и ведутся в соответствии с генеральным планом развития

морского порта Усть-Луга. Ввод объектов в эксплуатацию должен быть завершен во 2-м квартале 2012 года.

На текущий момент разработанный ЗАО «ГТ «Морстрой» проект строительства Северного канала, который включает реконструкцию акватории КНГ и КПН, проходит необходимые согласования. Заключение ФГУ «Главгосэкспертиза России» по нему ожидается в марте следующего года. Дноуглубительные работы на канале планируется развернуть в мае 2010 года с окончанием в 2011 году. Разработка проекта реконструкции РСБМ продолжается и будет закончена к июню 2010 года.

Кроме того, в порту Усть-Луга планируется построить комплекс по перегрузке сжиженных углеводородных газов (СУГ). Операционная акватория комплекса расположится в южном районе порта Усть-Луга, за операционной акваторией строящегося контейнерного терминала. Проект реализуется ООО «Сибур-Портэнерго» совместно с ФГУП «Росморпорт» за счет собственных и (или) привлеченных средств инвестора, собственных средств Росморпорта и средства федерального бюджета.

В рамках проекта предполагается создание комплекса со следующими характеристиками:

- назначение комплекса – приёмка сжиженного бутана и пропана из железнодорожных цистерн, проме-

жуточное хранение и налив в морские танкеры-газовозы для отправки на экспорт;

- грузооборот комплекса – 3,5 млн тонн в год;

- месторасположение – южный район морского порта Усть-Луга в тылу проектируемого контейнерного терминала (площадки для слива и хранения СУГ), с выносом специализированных причалов на акваторию южного района порта и прокладкой трассы трубопроводов от парка к причалу вдоль западной границы порта.

В настоящее время ООО «Сибур-Портэнерго» разработана проектная документация на строительство комплекса, включая морскую составляющую. В связи с этим ФГУП «Росморпорт» скорректирует рабочую документацию «Образование акватории контейнерного терминала в МТП Усть-Луга» для создания участка акватории контейнерного терминала для прохода судов к комплексу ООО «Сибур-Портэнерго». Начало строительства комплекса предполагается в 2010 году.

В связи с планирующимся резким увеличением грузооборота российских портов на Балтике в ближайшей перспективе (только нефти и нефтепродуктов через балтийские порты Приморск, Усть-Луга, Высоцк, Санкт-Петербург будет переваливаться до 140-150 млн. тонн в год, не считая больших объемов перевалки сухих



ПОРТ ТЕМРЮК

грузов Санкт-Петербургским портом и новыми терминалами порта Усть-Луга) судоходство будет очень интенсивным.

Поэтому уже сегодня для этого региона построены ледоколы «Москва» и «Санкт-Петербург», специально для Балтики будет строиться спасательный флот.

С учетом планируемого увеличения судозаходов в морском порту Усть-Луга в штатное расписание Усть-Лужского филиала уже введены дополнительно 2 единицы «лоцман 4 категории».

Совместным решением ОАО «Совкомфлот» и ФГУП «Росморпорт» приняли участие в финансировании разработки и приобретения программно-аппаратного комплекса (ПАК) по математическому моделированию судоходных процессов в акватории порта, который планируется использовать для подготовки и повышения квалификации лоцманов ФГУП «Росморпорт».

ЮЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

Развитие мощностей по перевалке нефтяных грузов на юге связано, главным образом, с проектами строительства новых комплексов в Азово-Черноморском бассейне.

Большие планы по расширению мощностей в Новороссийском порту (реконструкция нефтерайона Шесхарис, строительство новых нефтяных причалов) и внедрению новых тех-

нологий перевалки наливных грузов имеет ОАО «Новороссийский морской торговый порт», которое ведет работы за счет собственных инвестиций. Предполагаемое увеличение объемов перевалки нефтяных грузов составляет 15 млн тонн в год.

Что касается инвестиционных проектов в рамках ГЧП, которые в настоящее время реализуются и планируются к реализации организациями, находящимися в ведении Росморречфлота, совместно с частными инвесторами, то к ним относятся: строительство глубоководного причала 1А для перегрузки темных и светлых нефтепродуктов в порту Туапсе и строительство комплекса по перегрузке нефти, нефтепродуктов и сжиженного углеводородного газа (СУГ) в морском порту Тамань.

Туапсинский проект будет реализовывать ОАО «НК Роснефть» совместно с ФГУП «Росморпорт». В рамках проекта предполагается создание комплекса со следующими характеристиками:

- основной вид деятельности – перегрузка темных и светлых нефтепродуктов в порту Туапсе;
- грузооборот – 7 млн тонн в год (бензин – 1 млн тонн, дизельное топливо – 3 млн тонн, мазут – 3 млн тонн);
- прокладка трубопровода – надводная морская соединительная эстакада длиной до 673 м;

- дедейт судов причала 1А – до 30 тыс. тонн, причала 1Б – до 80 тыс. тонн;

- источники финансирования – собственные и (или) привлеченные средства ОАО «НК Роснефть» и собственные средства ФГУП «Росморпорт».

На сегодняшний день подготовлена проектная документация на строительство комплекса, получено согласование ФГУ «Главгосэкспертиза России». В настоящее время ОАО «НК Роснефть» решает вопрос о финансировании строительства комплекса.

Строительство первой очереди перегрузочного комплекса в порту Тамань ведется ОАО «Таманьнефтегаз» совместно с ФГУ «Дирекция госзаказчика» и ФГУП «Росморпорт». Комплекс размещается на Таманском полуострове в районе мыса Железный Рог (Темрюкский район Краснодарского края). В рамках проекта предполагается создание комплекса со следующими характеристиками:

- комплекс состоит из самостоятельных технологических комплексов по перевалке: темных нефтепродуктов, светлых нефтепродуктов, нефти, сжиженных углеводородов (СУГ), бункеровки морских судов;
- грузооборот комплекса – 10,5 млн. тонн в год;
- доставка грузов на комплекс будет осуществляться железнодорожным и морским транспортом;

>>



ЛЕДОКОЛ «МОСКВА»

• источники финансирования — собственные и (или) привлеченные средства ОАО «Таманьнефтегаз» и средства федерального бюджета.

В настоящее время ОАО «Таманьнефтегаз» выполнено строительство причальных сооружений, резервуарных парков, складских трубопроводов, железнодорожных сливных фронтов, инженерных сетей и сооружений, железнодорожных подходов. По заявлению ОАО «Таманьнефтегаз», первая очередь терминала будет готова в августе 2010 года.

ФГУ «Дирекция госзаказчика» подготовлена проектная документация и объявлен конкурс на строительство объектов СУДС порта Тамань, утверждение проектной документации на установку СНО и снятие минной опасности на акватории комплекса планируется в конце 2009 года. Строительно-монтажные работы по указанным объектам предполагается осуществить в 2010 году при условии выделения бюджетных средств.

На сегодня уже выполнены работы по магнитной съёмке, съёмке эхограмм бокового обзора, по промеру глубин на акваториях якорных стоянок для танкеров, судов-газовозов, судов-сухогрузов, на рекомендованном пути подхода к порту, в створах подхода к перегрузочным комплексам ЗАО «Таманьнефтегаз». Материалы обработаны и приняты для проведения водо-

лазного обследования обнаруженных точек магнитных аномалий и навигационных препятствий.

Проектной организацией ОАО «Ленморниипроект» разработан проект пункта пропуска через государственную границу для ЗАО «Таманьнефтегаз». В настоящее время Федеральным агентством по обустройству пунктов пропуска через государственную границу РФ решается вопрос создания и оборудования пункта пропуска через госграницу в морском порту Тамань. Предположительно он появится к концу 2010 года.

Нужно отметить, что в Тамани был создан пункт пропуска, который был полностью завязан на терминал ЗАО «Тольяттиазот» по перевалке жидкого аммиака. Но сегодня Тольяттиазот полностью остановлен, все его объекты законсервированы, никакие работы не ведутся. Причина — разногласия между собственником (главный владелец находится в розыске) и Администрацией Краснодарского края по вопросам выделения и оформления земель. Перспективы этого судебного разбирательства не совсем ясны, что для транспортного ведомства и его организаций не является положительным фактом и вносит неопределенность в некоторые процессы дальнейшего развития портовой инфраструктуры.

Кроме уже названных комплек-

сов по перевалке наливных грузов в Тамани, мы планируем в этом порту строить и сухогрузный порт, а в его пределах терминал по перевалке мазута: за счет этого терминала перевалка мазута, которая сегодня производится в Керченском проливе на рейдовых перегрузочных комплексах, будет перенесена в более безопасное место — в порт, к такому выводу мы пришли после трагедии в Керченском проливе.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ НАЛИВНЫЕ МОЩНОСТИ

Ранее формой ГЧП при создании нефтеперевалочных комплексов было Соглашение о разделе продукции (СРП). На основе СРП на Дальнем Востоке было реализовано 2 крупных проекта на морском транспорте: в октябре 2006 года был введен в эксплуатацию нефтяной терминал в порту Де-Кастри мощностью 12 млн тонн в год (проект Сахалин-1) и в декабре 2008 года — нефтяной терминал в порту Пригородное мощностью 8 млн тонн в год (проект Сахалин-2).

В рамках проекта Сахалин-2 построен новый порт Пригородное с нефтеналивным терминалом и терминалом по перевалке сжиженного газа, там же построен современный завод по производству сжиженного природного газа (СПГ) мощностью 9,6 млн тонн СПГ в год. Это первый опыт строительства в России подобного за-



ОСТРОВ САХАЛИН

вода с участием иностранного капитала (ОАО «Газпром», компании Royal Dutch Shell, Mitsui и Mitsubishi). Отгрузка первой продукции завода была осуществлена в марте 2009 года.

Большая часть производимого газа уже законтрактована на 20 лет вперед Японией — крупнейшим импортером СПГ в Азии, кроме того, газ пойдет в Китай и Южную Корею. Только Япония будет ежегодно импортировать около 5 млн тонн СПГ с месторождения «Сахалин-2».

Завод в Пригородном имеет 2 технологические линии по переработке СПГ емкостью 100 тыс. кубометров, лабораторию, центр управления, емкости для хранения и погрузочный пирс. Это один из самых масштабных инфраструктурных проектов в Азии. Сахалинский завод СПГ на полную мощность начнет работать со следующего года, с этого момента на его долю будет приходиться приблизительно 5% мировых поставок СПГ.

Что касается обеспечения безопасности мореплавания на акватории порта Пригородное и на подходах к нему, то нами выполнены все необходимые работы.

Однако главный дальневосточный проект в сфере нефтеперевалки — это специализированный морской нефтепорт (СМНП) «Козьмино», оконечная точка трубопровода Восточная Сибирь — Тихий океан (ВСТО). Про-

ект реализуется АК «Транснефть» с участием ФГУ «Дирекция госзаказчика». В рамках проекта предполагается создание комплекса со следующими характеристиками:

- назначение — приемка нефти по железной дороге, хранение, налив в суда дедвейтом до 300 тыс. тонн для дальнейшей транспортировки;

- проектная мощность на первом этапе — 15 млн тонн в год, на втором — 30 млн тонн в год с возможностью дальнейшего расширения до 50 млн тонн в год;

- месторасположение — территория в пределах муниципального образования Партизанский район Находкинского городского округа Приморского края;

- источники финансирования — собственные средства АК «Транснефть» и средства федерального бюджета.

В настоящее время строительство нефтеналивного терминала практически завершено: построен выносной пирс, акватория комплекса, береговая инфраструктура с нефтехранилищем, сливная эстакада и подъездные пути, система коммуникаций и пункт пропускa. Завершается установка средств навигационной обстановки. Приемка первого танкера планируется в декабре 2009 года.

В бухте Козьмино нами создана система безопасности судоходства и

мореплавания, при этом построенная СУДС встроена в СУДС Восточного порта, который находится в непосредственной близости; акватория обустроена створными знаками, расположенными на берегу, буями и бакенами, расположенными в море.

На первом этапе нефть будет доставляться в Козьмино по железной дороге из г. Сковородино (окончание первой очереди трубопровода ВСТО, где расположен наливной терминал). На втором этапе, когда трубопровод придет в Козьмино, нефть в спецморнефтепорт будет транспортироваться только трубопроводным транспортом.

На Дальнем Востоке у нас давно работает традиционно мощный оператор — ОАО «Норфес», которое на 100% является государственным. Оно будет и оператором СМНП «Козьмино».

В создании СМНП «Козьмино» «Норфес» зарекомендовал себя с наилучшей стороны. Более того, его структура и форма собственности позволяют компании работать очень эффективно.

Учитывая значительные объемы перевалки через порт Козьмино в перспективе, а также повышение интенсивности судоходства танкеров дедвейтом от 150 до 300 тыс. тонн, именно «Норфес» был выбран нами в качестве оператора СУДС на столь ответственном участке ВСТО. ■