

Подготовили матчасть

[Приложение\(Санкт-Петербург\) № 75 \(4375\) от 28.04.2010](#)



Активное развитие нефтеналивных мощностей с вводом терминала в Усть-Луге создаст избыток
Фото: **Дмитрий Азаров/Коммерсантъ**

Крупнейший нефтеналивной терминал в мире планируется запустить в мае этого года в Ленинградской области в порту "Усть-Луга". Сроки были перенесены из-за подготовки инфраструктуры.

Терминал ОАО "Роснефтьбункер", структуры крупнейшего мирового нефтетрейдера Gunvor, планировалось ввести к концу 2009 года, но проект задержали помимо кризиса, погодные условия и отсутствие электромощностей. Сейчас ответственные за создание инфраструктуры чиновники и компании уверяют, что все проблемы решены и запуск к лету состоится. Первое судно может пришвартоваться уже в апреле. Новый терминал может перетянуть на себя более половины переваливаемого портами Северо-Западного бассейна России груза нефтепродуктов, а также создать профицит нефтеналивных мощностей. Об этом в середине марта сообщил капитан порта Усть-Луга Олег Глухов. Первый танкер к терминалу будет поставлен судоходной компанией "Совкомфлот" (ожидается, что это будет груз с НПЗ "Сургутнефтегаза" в Киришах. — "Ъ").

Терминал стоимостью более \$800 млн строит ОАО "Роснефтьбункер" — структура, связанная с третьим по величине в мире нефтетрейдером Gunvor (зарегистрирован в Голландии). В январе на Gunvor и его дочерние компании — Waterway Petroleum и International Petroleum Products (IPP) — приходилось 13% российского экспорта по морю.

"Это будет самый большой в мире нефтетопливный терминал. У России нет нефтетопливного порта для обслуживания Северной Европы, и он ей нужен", — сообщил изданию Nefte Compass в феврале этого года совладелец Gunvor Торборн Торнквист.

Ожидается, что терминал в Усть-Луге достигнет полной мощности — 25 млн метрических тонн в год — в 2011 году и постепенно увеличит объемы до 40 млн тонн в год. В портах Северо-Западного бассейна России в 2009 году, по оценке Portnews, было перевалено 45 млн тонн нефтепродуктов, прирост к прошлому году составил 10%. Если учесть, что проектная мощность нефтеналивного терминала "Роснефтьбункера" 25 млн тонн, то этот терминал может перенять на себя более половины всего объема переваленных нефтепродуктов.

В августе 2009 года генеральный директор "Роснефтьбункера" Константин Хамлай

сообщал, что терминал планируется ввести в конце декабря 2009 года. Однако ввод терминала в эксплуатацию был перенесен на первое полугодие 2010 года, а причины не сообщались. В СМИ появлялась информация, что сроки пришлось сдвинуть из-за проблем с подключением электроэнергии, сложных погодных условий и мирового кризиса. Но если на последние два фактора вряд ли можно повлиять, то обеспечение инфраструктуры объектов порта — проблема соблюдения сроков строительства этой инфраструктуры.

Электричество и путь

Именно электроэнергетические мощности, по мнению экспертов, в первую очередь затягивали запуск терминала. Впрочем, сегодня эта проблема, по-видимому, решена. Олег Глухов уже заявил, что на сегодняшний день "принято решение о подключении нефтепродуктового терминала к электроподстанции, расположенной на соседнем терминале по перегрузке технической серы". По словам руководителя управления по связям с общественностью ОАО "Компания Усть-Луга" Татьяны Паук, система электроснабжения морского торгового порта Усть-Луга обеспечивает перегрузочные комплексы и другие объекты необходимыми мощностями в соответствии с графиками строительства и ввода в эксплуатацию. "Запущена первая очередь внутрипортовых сетей электроснабжения. Имеющаяся мощность — 63 МВа — достаточна для обеспечения введенных в эксплуатацию перегрузочных мощностей. Ведется проектирование второй очереди электроснабжения. Потребность на полное развитие составляет 179 МВа", — говорит она.

Впрочем, энергопомощности не единственный элемент инфраструктуры, без которого терминал не может быть запущен. Важнейшим фактором его работы являются железнодорожные подъезды, по которым груз будет доставляться в порт. По словам министра транспорта РФ Игоря Левитина, работы по созданию портовой инфраструктуры синхронизированы с развитием железнодорожных объектов. "Мы все полностью синхронизировали, чтобы быть готовыми вовремя отправить первый мазут из порта Усть-Луги", — заявлял министр. Одновременно президент РЖД Владимир Якунин отметил, что проблема заключается в том, что растущий грузооборот выше тех планов, которые первоначально закладывались в работу РЖД. По словам Олега Глухова, проект комплекса на сегодняшний день реализован на 95%, в том числе и в части оснащенности железнодорожными подходами.

ОАО "Октябрьская железная дорога" (филиал РЖД) в 2010 году вложит в инфраструктуру железнодорожного подхода к порту Усть-Луга 6,1 млрд рублей, что на 41,8% больше, чем в прошедшем году. В 2009 году ОАО "ОЖД" вложило в реализацию проекта реконструкции железнодорожного подхода к порту Усть-Луга (участок Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород) 4,3 млрд рублей.

Готовится и прочая вспомогательная инфраструктура к нефтеналивному терминалу компании "Роснефтьбункер". По словам Татьяны Паук, для снабжения перегрузочных комплексов питьевой водой, а также бункеровки судов в порту Усть-Луга предусмотрена единая система хозяйственно-питьевого водоснабжения. "На сегодняшний день, мощность 2100 куб. м в сутки достаточна для обеспечения введенных в эксплуатацию перегрузочных мощностей. Ведется проектирование второй очереди водоснабжения", — завершила она. Система связи порта позволит предоставлять компаниям, работающим на его территории, все виды телекоммуникационных и телематических услуг, отвечающих международным стандартам. "Введены в эксплуатацию первая очередь линейных сооружений связи, связывающих в единое информационное пространство все функционирующие терминалы и объекты порта; сеть телефонной связи на базе

центральной АТС порта (на 2000 номеров) и сеть передачи данных (4 основных узла коммутации), а также сеть транкинговой радиосвязи (радиус покрытия до 15 км). Ведется проектирование второй очереди сооружений связи, рассчитанной на полное развитие порта", — говорит Татьяна Паук.

Экипаж готов

Для работы терминала нужно подготовить не только "железки", но и научить людей. "По заказу "Совкомфлота", ФГУП "Росморпорт" и "Роснефтьбункера" осуществлен проект по созданию математической модели части акватории порта Усть-Луга, включающей причалы комплекса наливных грузов, суда ОАО "Совкомфлот" и буксиры ООО "Роснефтефлот" (входит в группу компаний "Совкомфлот"), — говорит Александр Соколов, руководитель направления систем мониторинга, безопасности и тренажерных комплексов компании "Транзас". — Необходимость воплощения проекта обусловлена прежде всего тем, что в течение 2008-2009 годов на акватории порта проведены серьезные дноуглубительные работы и построен комплекс наливных грузов, способный принимать танкеры типоразмера Афрамекс, а в перспективе — и Суэцмакс. Ранее принять суда таких габаритов порт Усть-Луга не мог и его открытие для их захода связано с новыми вызовами безопасности мореплавания", — рассказал Александр Соколов. Разработанный программно-аппаратный комплекс позволяет научиться осуществлять маневрирование и управление судном в виртуальном режиме и избежать ошибок при реальном управлении танкером. "С использованием данного комплекса проводится совместная подготовка лоцманов порта, капитанов танкеров ОАО "Совкомфлот" и капитанов используемых в порту буксиров, которая включает отработку безопасного входа судна в порт, разворота, постановки к причалам комплекса наливных грузов, отшвартовки, разворота и выхода в море", — говорит Александр Соколов.

Директор по развитию агентства Portnews Надежда Малышева полагает, что уже в конце марта-апреле должен состояться пробный запуск первого судна к терминалу. "После запуска работы терминала произойдет перераспределение логистики движения грузов. Объем нефтепродуктов, который предназначен для терминала в порту Усть-Луга, скорее всего будет сформирован из тех объемов, которые сегодня идут в направлении Эстонии, — говорит эксперт. — В долгосрочной перспективе можно ожидать снижения загрузки "Петербургского нефтяного терминала", а также снижения объемов железнодорожных поставок нефтепродуктов в направлении порта в Мурманске".

Ветка создаст профицит

Постановление правительства России о строительстве БТС-2 (АК "Транснефть") предусматривает возможность ответвления на Киришский НПЗ мощностью 12 млн тонн. "Вопрос о строительстве ответвления на Кириши может быть решен после завершения реализации БТС-2", — заявил в марте глава "Сургутнефтегаза" Владимир Богданов. Когда до порта будет доведен нефтепровод БТС-2, глубина канала будет увеличена до 17,5 м. Сейчас глубина у причалов 16 метров, что позволит принимать танкеры водоизмещением 120 тысяч тонн. По мнению Надежды Малышевой, в случае если проект строительства нефтепродуктопровода в порт Усть-Луга АК "Транснефть" сочтут перспективным, то поставки дизельного топлива в порт могут сократить объемы экспорта этого вида топлива в сторону Белоруссии.

"Несмотря на стабильный рост отгрузки нефтепродуктов через морские порты России, дефицита нефтеналивных терминалов не наблюдается, а с вводом терминала в Усть-Луге могу предположить, что будет профицит таких мощностей с годовым объемом примерно 10 млн тонн в год, что приведет к росту конкуренции между терминалами, — говорит

Надежда Малышева. — Аргументами в этой конкуренции станут логистика, которую предложат терминалы, тарифы на перевозку и скорость обработки грузов".

Ирина Бычина, Алена Миклашевска