

БАЛТИЙСКИЙ УЗЕЛ

В ФЕВРАЛЕ ПО ИТОГАМ РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОГО ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО КОНФЛИКТА ВЛАСТИ РОССИИ ОБЪЯВИЛИ О НАМЕРЕНИИ УВЕЛИЧИТЬ МОЩНОСТЬ БАЛТИЙСКОЙ ТРУБОПРОВОДНОЙ СИСТЕМЫ (БТС) БОЛЕЕ ЧЕМ ВДВОЕ — ДО 120–150 МЛН Т НЕФТИ В ГОД. ОПРОШЕННЫЕ ВГ УЧАСТНИКИ РЫНКА СЧИТАЮТ, ЧТО УДВОЕНИЕ БТС НЕ СОЗДАСТ ПРОБЛЕМ В КРАЙНЕЙ ТОЧКЕ СИСТЕМЫ — ПОРТУ ПРИМОРСК И БАЛТИЙСКИХ ПРОЛИВАХ. ОДНАКО ИХ ОПТИМИЗМА НЕ РАЗДЕЛЯЮТ ЕВРОПЕЙСКИЕ ЧИНОВНИКИ И ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ. ПО ИХ МНЕНИЮ, ЭКОЛОГИЯ БАЛТИКИ ОКАЖЕТСЯ ПОД УГРОЗОЙ.

СЕРГЕЙ РЫЖКИН, ИВАН КАЛИНИЧЕНКО

В начале февраля президент «Транснефти» Семен Вайншток сообщил, что технический совет компании одобрил строительство новой ветки БТС начальной мощностью 50 млн т по маршруту Унеча—Приморск. Господин Вайншток уточнил, что проектная мощность обновленной БТС — 150 млн т. «Мы рассчитываем, что первая очередь нового нефтепровода увеличит мощность БТС до 125–130 млн т. Однако проектная мощность составляет 75 млн т плюс к существующим 75 млн», — уточнил топ-менеджер. В прошлом году ООО «Спецморнефтепорт Приморск» (Ленинградская область), дочерняя компания «Транснефти», экспортировало почти 66 млн т нефти. Точные сроки строительства БТС-2 не называются, проект оценивается примерно в \$2 млрд. Через несколько дней после заявления главы «Транснефти» планы по расширению БТС официально подтвердили в Минпромэнерго, глава которого Виктор Христенко во время российско-белорусского энергетического конфликта впервые высказался за замещение российского нефтеэкспорта через Белоруссию другими маршрутами.

Комментируя планы по расширению БТС, Семен Вайншток заметил, что европейским потребителям придется несколько изменить существующую инфраструктуру, то есть сделать ее пригодной для приема больших объемов нефти. При этом про возможности российской инфраструктуры, портовой и судоходной, не было сказано ни слова.

ПОСТАВИТЬ К ПРИЧАЛЬНОЙ СТЕНКЕ

Первая составляющая инфраструктуры — сам порт Приморск, который недавно поставил в пример всем остальным портовым хозяйствам страны вице-премьер Сергей Иванов. «Проработав план увеличения грузооборота, мы не видим никаких проблем или препятствий для этого со стороны навигационного оборудования, системы управления движением, наличия лоцманов и т. д., — говорит капитан порта Приморск Александр Суриков. — Нынешняя инфраструктура — я не имею в виду возможную необходимость строительства новых причалов — позволяет увеличить перевалку в порту без дополнительных вложений». По словам господина Сурикова, в порту Приморск более короткий, широкий и прямой фарватер, чем, например, в порту Высоцк, а его ширина позволяет легко расходиться двум встречным танкерам. «Особых ограничений в плане подходного канала не предвидится, — соглашается собеседник ВГ в одной из судоходных компаний. — Хотя вероятность форс-мажоров с учетом увеличения интенсивности судоходства всегда возрастает».

Сейчас в порту Приморск есть четыре причала, однако реально пока задействованы только два — на них в сутки (именно столько занимает загрузка одного судна) загружаются два танкера типа afraamax (емкость около 100 тыс. т). «Я считаю, что существующим количеством причалов — и изменив интенсивность обработки судов — можно вполне справиться с увеличением мощности БТС в два раза», — говорит Александр Суриков, уточняя, что воп-

рос строительства новых причалов — компетенция «Транснефти». Собеседник ВГ, который в свое время участвовал в развитии порта в Приморске, считает, что четыре ныне действующих причала спокойно закрывают потребности в 120 млн т, а вот 150 млн т уже не потянут. «Однако земельными ресурсами Приморск не ограничен, поэтому можно построить еще один причал», — говорит он. По данным «Совкомфлота», при увеличении мощности БТС до 150 млн т число необходимых судозаходов танкеров класса afraamax увеличится с нынешних 64 до 125 в месяц, с 770 до 1500 в год, в среднем в сутки будет обрабатываться 4,16 судна, что практически совпадает с числом причалов.

ПАРТИИ НЕФТИ

Потребность в причалах в «Транснефти» пока официально не комментируют, а с интенсивностью судоходства, похоже, определились. Президент «Транснефти» Семен Вайншток сообщил недавно, что компания планирует, «не увеличивая количества судозаходов, увеличить пропускную способность». Сделать это, по его словам, предполагается за счет использования танкеров дедевейтом 160 тыс. т, но с осадкой (не более 15 м. — ВГ), позволяющей проходить балтийские проливы. Соответствующие переговоры «Транснефть» уже провела с «Совкомфлотом», оперирующим сейчас в Приморске четырьмя танкерами класса afraamax и выполняющим пятую часть перевозок из этого порта. В судоходной компании информацию подтверждают. По словам заместителя гендиректора компании Сергея Буримы, речь идет о танкерах типа «Владимир Тихонов» — первый был принят в эксплуатацию в июне 2006 года, но пока не работает в Приморске. Танкер типа suezmax специальной мелкоосидающей конструкции разрабатывался несколько лет, он позволяет перевозить через балтийские проливы партии нефти в 140 тыс. т. К лету у «Совкомфлота» будет два таких судна — «Владимир Тихонов» и «Алексей Косыгин», в этом году планируется поставка еще одного, ведутся переговоры о строительстве нескольких таких же. «В ближайшее время мы планируем сделать первые отгрузки из Приморска 160-тысячниками. Работа такими танкерами уже позволит на 40% уменьшить интенсивность и нагрузку на причалы и порт», — отмечает господин Бурима.

Но и на этом «Совкомфлот» останавливаться не собирается. Топ-менеджер компании напоминает, что «Совкомфлот» в партнерстве со шведской судоходной компанией Stepa продолжает работу над проектом постройки судов нового поколения «Бимакс» для перевозок сырой нефти из порта Приморск максимально возможными партиями в Балтийском регионе. Судно будет иметь водоизмещение 200 тыс. т, грузоподъемность 180 тыс. т при осадке 15 м. Правда, принципиального решения о строительстве судна, которое могло бы стать нашим ответом иностранным VLCC (very large crude carrier, суда грузоподъемностью более 200 тыс. т), пока не принято. По сведениям ВГ, оно будет зависеть от интереса фрахтователей, предпочитающих пока работать со стандартными партиями нефти в 100 тыс. т, и от конъюнктуры на

судостроительном рынке — верфи сейчас обеспечены заказами и берутся за постройку судов нестандартных размеров, как считают в парокходствах, по неоправданно высоким ценам (для примера: сейчас заказ suezmax с ледовым усилением 1А обойдется в \$90 млн, простой 250-тысячник — в \$130 млн).

ТАНКЕРНЫЙ И ПРОЛИВНОЙ ПРОФИЦИТ

Дефицита танкеров в Приморске в связи с расширением БТС специалисты вообще не ждут.

По оценкам норвежского морского дома Fearnleys, после строительства трубопроводов для доставки в Приморск нефти и дизельного топлива количество судозаходов в этот порт увеличится до четырех-пяти в сутки, а избыток танкеров ледового класса на Балтике в пересчете на тоннаж afraamax в 2008–2009 годах сократится до 8–11 против прогнозированных ранее 30–32. «Это, безусловно, поддержит ставки фрахта в ледовом сегменте, проседающие под давлением растущего предложения танкеров», — считает директор по развитию бизнеса Fearnleys в СНГ Михаил Перфилов. С этими оценками в общем согласны и в «Совкомфлоте». Эркин Котиранта, вице-президент Neste Shipping, второго после «Совкомфлота» перевозчика нефти из Приморска, говорит, что «существующий танкерный флот достаточен для того, чтобы перевозить возрастающие объемы». «Расширение до 150 млн т, о которых идет речь, требует добавления двух танкеров дедевейтом по 100 тыс. т в день. Да и вообще, если надо, можно настроить еще танкеров», — считает он. «Я полагаю, что танкерного флота будет достаточно. По всему миру строятся новые суда. Цена на нефть и развитие этого рынка также будут стимулами к строительству новых судов», — сообщил ВГ Йорма Ритконен, вице-президент VTT Transport and Logistics, финского правительственного центра технических исследований, участвовавшего в 2004–2006 годах в программе BOSS. Целью программы было изучение процессов транспортировки нефти в российских территориальных водах Балтийского моря.

Европейцев, безусловно, будут волновать возросшая интенсивность судоходства и пропускная способность балтийских проливов. Российские моряки считают эти опасения обоснованными. Теоретически пропускную способность в балтийских проливах можно подсчитать общепринятым способом. При расчетной безопасной скорости движения судов на наиболее сложных участках проливов в 10 узлов с учетом тормозного пути крупнотоннажного судна приемлемым расстоянием между идущими в одном направлении судами считается около одной мили, то есть применительно к балтийским проливам — прохождение десяти судов в час, 240 в сутки, 87 600 в год. Таким образом, пропускную способность балтийских проливов в обоих направлениях можно считать равной 175 тыс. судопроходов в год. По официальным данным, в 2006 году прошло всего около 60 тыс. судов через глубоководный судоходный путь Т. Следовательно, в настоящее время реальный трафик почти в три

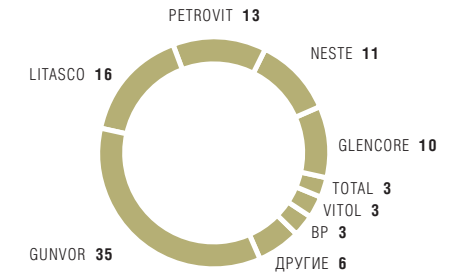
раза ниже допустимого. С выходом порта Приморск на уровень отгрузки 150 млн т в год судопоток дополнительно возрастет на 768 проходов в год танкерами типа afraamax, то есть увеличение составит 1,3%, что практически не отразится на пропускной способности пролива (для сравнения: через Ла-Манш ежедневно проходит около 350 судов). Страны Балтии, в частности Дания и Швеция, активно лоббируют свои интересы через Международную морскую организацию (ИМО) по введению обязательной лоцманской проводки в балтийских проливах для крупнотоннажных судов. Им удалось добиться определенных успехов. ИМО приняла соответствующую резолюцию с формулировкой strongly recommend для судов с осадкой 11 м и более. Однако у властей нет претензий по лоцманской проводке к судам «Совкомфлота», поскольку компания пользуется услугами лоцманов.

ГОЛОС ЕВРОПЫ

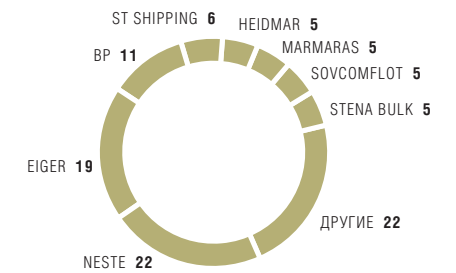
Впрочем, уже сейчас очевидно, что претензии иностранных чиновников и представителей общественных организаций к увеличению мощности БТС возникнут. Первые появились сразу после заявлений Виктора Христенко и Семена Вайнштока. Ученые финского Института окружающей среды уже заявили, что планы России увеличить практически вдвое мощность БТС, а значит, и экспорт нефти через терминал Приморск в Финском заливе создают опасность для экологии Балтийского моря. Как сообщило польское агентство PAP со ссылкой на их заявление, увеличение трафика судов вдоль финского побережья по отношению небольшому Финскому заливу угрожает экологическими катастрофами или серьезными авариями. Кроме того, по мнению ученых, увеличение количества нефтяных танкеров может иметь необратимые последствия для окружающей среды не только Финского залива, но и всей акватории Балтийского моря.

«Определенные экологические угрозы в связи с расширением БТС возникнут. Большее количество судозаходов приведет к росту риска столкновения», — говорит Йорма Ритконен. — В рамках программы BOSS мы подсчитали, что с 2004 по 2015 год такой риск вырастет в два раза — как раз из-за роста объема перевозок нефти. Правда, мы исходили из того, что в 2015 году объем вывозимой нефти будет всего лишь 50 млн т, так что получается, что уровень риска будет даже еще выше». Оценок риска обсуждаемых объемов, по его словам, еще нет. Тут, конечно, не стоит забывать, добавляет эксперт, что количество инцидентов в последние годы резко сократилось благодаря действиям ИМО, усилению портового контроля, выводу из строя однокорпусных танкеров. Так, если 40 лет назад фиксировалось в год в среднем по 25 больших разливов нефти, то на сегодня — всего лишь несколько. «Приморск — это такая же графа мировой отгрузки нефти, как Новороссийск или Персидский залив. И если подходить цинично, то ведущие сырьевые биржи задушат кого угодно из тех недовольных, кто будет мешать отгрузкам и перевозкам нефти из этого порта», — говорит пожелавший остаться неназванным эксперт рынка. ■

ЧЕТЫРЕ ПРИЧАЛА ПОРТА ПРИМОРСК ВЫДЕРЖАТ УВЕЛИЧЕНИЕ БТС ДО 120 МЛН. Т, А ВОТ 150 МЛН. Т УЖЕ НЕ ПОТЯНУТ



ИСТОЧНИК: FEARNLEYS. *ДАННЫЕ ЗА ЯНВАРЬ 2007 Г.



ИСТОЧНИК: FEARNLEYS. *ДАННЫЕ ЗА ЯНВАРЬ 2007 Г.

