

ПЛЮС ДВА

«Газпром» спускается на воду

В текущем году «Газпром» введет в эксплуатацию сразу два морских месторождения углеводородов. Это станет очередным этапом активной подготовки корпорации к широкомасштабному выходу на российский континентальный шельф. В настоящий момент среди отечественных компаний лишь «Газпром» обладает необходимым опытом и техническими средствами для осуществления морской нефтегазовой экспансии собственными силами.

Подготовка – ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ИТОГИ

На сегодняшний день «Газпром» владеет самым крупным и современным действующим флотом буровых установок и специализированных судов обеспечения для работ на континентальном шельфе России. Так, для бурения разведочных и эксплуатационных морских скважин по заказу корпорации построены две полупогружные плавучие буровые установки – «Полярная звезда» и «Северное сияние» (способны работать на глубинах моря 70–500 м), самоподъемная плавучая буровая установка (СПБУ) «Арктическая» (10–100 м), а также плавучий буровой комплекс «Обский-1» (до 10 м). Проведена модернизация СПБУ «Амазон» для бурения в арктических условиях на глубинах до 40 м. «Газпром» эксплуатирует современные транспортно-буксирные суда «Сатурн» и «Нептун», созданные для снабжения плавучих буровых установок. Многофункциональные ледокольные суда «Владислав Стрижов» и «Юрий Топчев» специализируются на обеспечении морской ледостойкой стационарной платформы (МЛСП) «Приразломная» в Печорском море. Транспортно-буксирные суда с малой осадкой – «Дунай», «Десна» и «Кубань» предназначены для работ в мелководных акваториях Обско-Тазовской губы и Приямальского шельфа. Научно-исследовательское судно «Академик Голицын» – для обследования акватории и морского дна в районах строительства и обустройства морских нефте-



газовых объектов. Крановое судно «Газшель» – для проведения работ на шельфовых месторождениях и выполнения погрузочно-разгрузочных операций в море. Танкер-заправщик ледового класса «Газпромшельф» – для bunkеровки морских объектов топливом. И, наконец, в мае нынешнего года на воду спущено судно снабжения ледового класса «Иван Сидоренко», которое специализируется на обеспечении плавучих буровых установок в условиях арктического шельфа, доставке сменных экипажей и тушении пожаров. Оно позволит увеличить календарную продолжительность буровых работ в акваториях замерзающих морей. Еще одно такое же судно – «Остап Шеремета» – достраивается по заказу «Газпрома» на Амурском судостроительном заводе и будет введено в эксплуатацию в апреле следующего года. Оба этих судна предполагается использовать в первую очередь для обеспечения работ на континентальном шельфе острова Сахалин в рамках проектов освоения Кириинского и Южно-Кириинского газоконденсатных месторождений.

Помимо этого, «Газпром» активно занимается созданием объектов инфраструктуры для освоения российского шельфа, в частности береговой базы обеспечения морских работ ООО «Газфлот» и Арктического центра в Мурманске. Ни одна другая отечественная компания не имеет мощностей, сравнимых с этими, как, впрочем, и необходимого опыта работ на шельфе. Достаточно сказать, что с 1995 года по настоящее время «Газпром» получил в рамках шельфовых проектов прирост запасов в объеме 3,23 млрд т у.т., открыл семь новых морских месторождений углеводородов, а в нынешнем году начнет добычу газа в Охотском море и нефти в Печорском море.

ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ ПРОЕКТЫ И ПЛАНЫ

В текущем году «Газпром» введет в эксплуатацию Кириинское газоконденсатное и Приразломное нефтяное месторождения. Первое расположено на шельфе острова Сахалин в 28 км от берега и на глубине 90–100 м. Его разработка станет новаторским проектом в России: в нем используются технологии подводного заканчивания скважин и исключается эксплуатация морских добычных платформ – технологический комплекс находится на берегу. Проектная производительность промысла приблизится к 5,5 млрд куб. м газа в год. Вместе с Южно-Кириинским газоконденсатным месторождением в перспективе (в соответствии с планами – в 2018 году) Кириинское послужит ресурсной базой для проекта «Владивосток-СПГ».

Приразломное месторождение расположено в Печорском море в 60 км от берега на глубине 19–35 м. Здесь используется построенная по заказу «Газпрома» МЛСП «Приразломная», которая установлена на точку в августе 2011 года, когда начались пусконаладочные работы и приемосдаточные испытания промысла. Эта уникальная стационарная платформа представляет собой укрупненный нефте-

промысел на шельфе, технологические и вспомогательные комплексы которого позволяют в автономном режиме осуществлять все процессы освоения месторождения – от бурения скважин и добычи нефти до отгрузки сырья на челночные танкеры.

Программа работ на шельфе «Газпрома» до 2020 года предполагает проведение геологоразведки, направленной как на поиск новых морских месторождений, так и на доразведку уже открытых. За этот период на шельфе планируется пробурить не менее 50 разведочных скважин, а также ввести в эксплуатацию еще два месторождения – Долгинское нефтяное и Южно-Кириинское газоконденсатное. Первое находится в Печорском море в 110 км от берега на глубине

• В текущем году «Газпром» введет в эксплуатацию Кириинское газоконденсатное и Приразломное нефтяное месторождения

35–45 м. Сейчас идет его доразведка – в 2013–2014 годах здесь будет пробурено две разведочные скважины. Южно-Кириинское месторождение расположено на шельфе острова Сахалин в 40 км от берега на глубине 100–200 м. «У нас принята ускоренная программа геологоразведки по Южно-Кириинскому, на которую будет направлено 15 млрд рублей, – сообщил начальник Департамента по добыче газа, газового конденсата, нефти Всеволод Черепанов. – В этом году предполагается бурение двух разведочных скважин, в 2014-м – еще двух». По его словам, сегодня запасы этого месторождения по категории C1+C2 оцениваются примерно в 560 млрд куб. м газа. Бурение на нем скважин в текущем году позволит «Газпрому» прирастить разведанные запасы категории C1. Геологоразведочные мероприятия следующего года предполагают изучение краевых частей месторождения, в том числе его восточного крыла. «Здесь есть вероятность новых открытий. Первичные данные позволяют говорить о том, что, возможно, будет получен достаточно значительный прирост запасов газа», – отметил Всеволод Черепанов.

Также не следует забывать, что «Газпром» полностью подготовил к обустройству уникальное по запасам Штокмановское газоконденсатное месторождение.

ШТОКМАН

В связи с истечением срока рамочных соглашений акционеров компании Shtokman Development AG принято решение о разработке новой модели сотрудничества с иностранными партнерами, основанной на производстве сжиженного природного газа, которая предусматривает иные коммерческие условия и оптимизированную техническую концепцию





освоения Штокмановского месторождения. Реализовывать проект предполагается в соответствии с принятой «Газпромом» технической концепцией: транспортировка газа в однофазном состоянии, платформа типа FPSO (Floating Production, Storage and Offloading), хранение конденсата на платформе, размещение завода СПГ в долине реки Орловки. В качестве базы для проектирования будет использоваться проектная документация, разработанная «Газпромом». В настоящее время выполняются проектно-изыскательские работы по морским объектам и морскому порту с хранилищами СПГ. К концу 2013 года ожидается завершение проектных работ по морской части

проекта с последующим прохождением экологической экспертизы, экспертизы ОАО «Газпром» и Главэкспертизы России. Закончить эти работы должны в третьем квартале 2014 года. По объектам морского порта в губе Терiberская ОАО «Газпром» разработало техническую часть проектной документации, в том числе по хранилищу СПГ. В конце прошлого года документация передана на государственную экологическую экспертизу, по результатам которой организована работа, связанная с устранением замечаний. Передача этих документов в Главгосэкспертизу планируется в третьем квартале 2014 года. Проект подготовки территории завода СПГ в долине реки Орловки (с учетом переноса ее русла) разработан и получил одобрение Главгосэкспертизы. Подготовлено техническое задание на проектирование завода СПГ. Департамент по управлению корпоративными затратами ОАО «Газпром» проводит открытый запрос предложений на выполнение проектных работ по заводу СПГ.

«С тех пор как было анонсировано, что по Штокману будет вестись корректировка капитальных затрат и оптимизация проекта, никаких принципиальных изменений в него внесено не было, – рассказал Всеволод Черепанов. – Сроки проекта мы не меняли – 2019 год».

Денис Кириллов

МОРЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

На вопросы журнала отвечает генеральный директор ООО «Газфлот» Юрий Шамалов

Тенденции

– Юрий Васильевич, какие тенденции, связанные с освоением российского шельфа, вы могли бы отметить?

– Активное освоение шельфовых месторождений нефти и газа – одна из основных мировых и российских тенденций. Что касается нашей страны, то внимание к проблемам освоения шельфа в последние два года заметно возросло как на государственном уровне, так и на уровне нефтегазовых компаний. И это совсем не удивительно, если принять во внимание снижение добычи на суше и высокую перспективность шельфовых проектов. Достаточно сказать, что континентальный шельф России является самым большим в мире – его площадь превышает 6,2 млн кв. км. А, например, в Арктике наша страна – вообще абсолютный лидер по запасам и ресурсам нефти и газа. В частности, российская доля в общем объеме запасов газа всех пяти арктических стран оценивается сегодня в 91,3%. Только Карское, Печорское и Баренцево моря, по самым скромным оценкам, могут содержать в общей сложности около 9 трлн куб. м природного газа.

В настоящее время право на разработку континентального шельфа России имеют только компании с долей государственного участия более 50% и с опытом работы на шельфе не менее пяти лет. Поэтому именно у этих компаний есть шанс на открытие крупных и даже уникальных месторождений углеводородов, а также на их последующую разработку. Но какой бы крупной ни была компания, в одиночку столь масштабные проекты осуществить достаточно сложно. В то же время во многих странах освоение шельфа развивается давно и успешно. Международные корпорации имеют уникальный опыт, на основе которого разработаны соответствующие технологии и оборудование. Поэтому, чтобы привлечь современные знания, наработки и технологии, сегодня в России создаются совместные предприятия с мейджорами мирового нефтегазового рынка, такими как Shell, ExxonMobil, BP, Statoil и другие. С одной стороны, это



значительно повышает успешность работ и позволяет надеяться на наиболее эффективное освоение шельфовых месторождений, а с другой – не позволяет в полной мере развиваться отечественной промышленности, обслуживающей аналогичный сегмент.

Несмотря на всё

– С какими проблемами сегодня сталкиваются компании, действующие на российском шельфе?

– В первую очередь нужно сказать о необходимости совершенствования и оптимизации законодательства, связанного с налогообложением, таможенным декларированием, оформлением пересечения государственной границы для проведения работ за пределами 12-мильной зоны. Законодательно не урегулирована процедура осуществления пограничного контроля за товарами, перемещаемыми между буровыми установками на континентальном шельфе и материковой частью России. Так, многие установки «Газфлота» работают за пределами 12-мильной зоны, то есть за границей, и многочисленные перевозки грузов и персонала через стационарные пункты пропуска в несколько раз увеличивают расстояние перевозок и сроки строительства скважин на шельфе, что значительно повышает стоимость освоения месторождений, снижая экономическую эффективность проектов. Причем из-за малой периодичности и нерегулярной потребности в отправке грузов и вахтовых бригад – скажем, раз или два в месяц, содержать таможенные и иные службы на месте наших береговых баз невыгодно, как, впрочем, и создавать аналогичные временные пункты пропуска через государственную границу. Гораздо целесообразнее ввести для геологоразведочных и нефтегазодобывающих предприятий упрощенный порядок многократного пересечения границы с запретом захода в иностранные порты и погрузки-выгрузки на иностранные суда. Кстати, соответствующий законопроект уже был внесен в Государственную думу. В нем предлагался упрощенный порядок пересечения госграницы для российских морских и воздушных судов и персонала