



Путь успеха

Еремин Николай Александрович, доктор технических наук, профессор, заведующий Аналитическим центром научно-технического прогнозирования в нефтегазовой отрасли ИПНГ РАН

Проект КТК очень важен для РФ. С геополитической точки зрения

КТК — это наглядный пример успешного международного сотрудничества в освоении новых регионов нефтедобычи на суше и на море как в России, так и в Республике Казахстан. С экономической точки зрения КТК — это самый надежный, высокорентабельный и экономически выгодный маршрут транспорта нефти с месторождений, разрабатываемых акционерами КТК. Акционеры КТК вложили в общей сложности более \$5 млрд в строительство первой и второй очереди магистрального нефтепровода, из них более 65% приходится на сооружение инфраструктурных объектов на территории России. Динамичное развитие КТК дает возможность нефтегазовым компаниям вести промышленное освоение месторождений Северного Каспия, запертых, по сути, внутри материка.

Актуальным представляется в обозримом будущем необходимость дополнительного расширения мощностей нефтепровода КТК для российских нефтегазовых компаний, в том числе для акционеров КТК, так как перспектива расширения производства нефти на российских и казахстанских месторождениях Каспия и на суше очень благоприятная. В глубоководной части российского сектора Каспия «ЛУКОЙЛ» открыл 6 месторождений: Хвалынское, 170 км, им. Ю. Корчагина, Ракушечное, Сарматское и им. В. Филановского — с утвержденными запасами около 300 млн т нефти, с максимальной полкой ежегодной добычи нефти от 8—10 млн т. Запасы в объеме около 200 млн т нефти поставлены на баланс другими недропользователями, ввод их в разработку обеспечит дополнительно ежегодную добычу в объеме 6—8 млн т. Извлекаемые перспективные ресурсы нефти в Каспийском море оцениваются в 3,5 млрд т, перевод их в запасы позволит обеспечить добычу в краткосрочной перспективе в объеме 10—15 млн т. В конечном итоге в ближайшие годы можно ожидать выхода на максимальную полку добычи нефти в российском секторе на уровень 24—33 млн т.

Относительно перспектив разработки казахстанских месторождений на Каспии и в прилегающих районах. Накопленный объем добычи за короткий период разработки на Кашагане к 8 января 2017 года достиг 1 млн т. Как ожидается, ежегодная добыча нефти в 2017 году составит там 8—9 млн т, после завершения первого этапа освоения добыча вырастет до 19 млн т, а к 2024 году достигнет 23 млн т. В рамках северо-каспийского проекта будут введены в разработку месторождения Каламкас-море, Хазар, что позволит нарастить ежегодную морскую добычу на 3 млн т. На месторождениях на суше: к 2022 году ежегодная добыча нефти на месторождении Тенгиз после завершения работ в рамках интегрированного проекта вырастет до уровня 39 млн т; ввод ТШО в разработку Королевского месторождения позволит дополнительно увеличить добычу до 5—6 млн т; на Карачаганак к 2022 году планируется ввод в эксплуатацию третьей технологической линии по производству жидких углеводородов, что позволит выйти на ежегодный уровень добычи в 14—15 млн т. Суммируя вышесказанное, можно ожидать, что ежегодная добыча нефти на Каспии и в прилегающих районах за счет значительных инвестиций, в том числе со стороны акционеров КТК, вырастет к 2022—2024 годам до уровня 104—119 млн т.

КТК не имеет разумной экономической альтернативы, так как он является составной частью интегрированных систем добычи, транспорта и переработки сырья акционеров КТК — международных, российских и казахстанских нефтегазовых компаний. Команда КТК — это редкий симбиоз не только политического, экономического, но и ежедневного технического взаимодействия специалистов из разных стран, обеспечивающих работоспособность трубопроводной системы — с применением лучших международных практик.

Особо хотелось бы отметить, что одновременно с ростом транспортных возможностей системы КТК растут и показатели уровня безопасности труда. Так, в январе 2017 года в двух подразделениях КТК (в Центральном и Западном регионах) отмечен показатель: 15 млн часов (в каждом), отработанных без травм. Повышаются требования к охране труда. Впечатляющие показатели достигнуты и по выплатам в федеральный и региональные бюджеты РФ и РК: более 5 млрд руб. и более 20 млрд тенге соответственно — по данным за 2016 год.

По мнению экспертов, в мире найдется мало терминалов, способных конкурировать с морским терминалом КТК в технической оснащенности и организации работы. Это подтверждается получением престижных премий на международных конкурсах. В 2015 году морской терминал КТК получил Гран-при конкурса Oil Terminal 2015.

Использование всех трех выносных причальных устройств позволило сократить время швартовки танкеров на шесть часов, что особенно важно в сложных осенне-зимних погодных условиях. Существенно была оптимизирована и схема проверки танкеров. Раньше подход представителей надзорных органов на судно разрешалось производить только при волне