



# ИТОГ КОЛОССАЛЬНОЙ РАБОТЫ

## ПРИЧИНЫ ХОРОШЕГО НАСТРОЕНИЯ

– У нас сегодня особый день, есть все причины для хорошего настроения, – так начал Н.П. Токарев свою встречу с журналистами. И пояснил свою мысль: – Прибытие первого состава с нефтью в Козьмино – это итог той колоссальной работы, которая проделана в рамках реализации проекта ВСТО-1. Закончены все строительные-монтажные работы. Сейчас мы находимся на этапе подготовки к сдаче объекта в эксплуатацию. Началось технологическое заполнение нефтью терминала в Козьмино.

Цистерны принимает новая станция Грузовая. Она способна обработать до 720 цистерн ежесуточно. Эта цифра свидетельствует о том, что в строй вступила одна из крупнейших в стране специализированных станций. Согласно технологической схеме, нефть из сливных цистерн будет поступать в специальные резервуары, а затем по 23-километровому трубопроводу к причальным сооружениям.

Нефть была доставлена в спецморнефтепорт составом «Востокнефтьтранс», совместного предприятия «Транснефти» и «Уралвагонзавода», создание которого было обусловлено необходимостью минимизировать транспортные расходы при перевозке сырья по железной дороге от Сковородино (где сегодня заканчивается линейная часть трубопровода) до тихоокеанского терминала. И это предприятие будет обеспечивать поставки вплоть до запуска нефтепровода ВСТО-2.

В середине декабря, когда планируется проведение торжественной церемонии сдачи в строй всей системы ВСТО-1, в спецморнефтепорт придет первый танкер. Грузоподъемность его составит 100 тыс. т. Он примет в свои танки нефть с Талаканского месторождения «Сургутнефтегаза». Кроме этой компании, в ближайшей перспективе поставлять нефть в Козьмино будут «Роснефть» и ТНК-ВР, разрабатывающие Верхнечонское месторождение.

О значимости для России нового направления поставок говорит тот факт, что прави-

тельством выпускается постановление (на момент подготовки материала к печати оно находилось на регистрации в Минюсте. – *Ред.*) об отмене экспортной пошлины для нефти Восточной Сибири. ТС ВСТО призвана решить стратегическую задачу освоения ресурсной базы этого богатейшего региона.

## ВОСТОЧНЫЕ ИНТЕРЕСЫ

Близится к завершению и реализация проекта нефтепровода Сковородино – Дацин.

– Все строительные-монтажные работы в рамках возведения отвода на Китай завершены, – сообщил журналистам президент АК «Транснефть», – проводятся гидравлические испытания, обустривается его инфраструктура. Завершаются работы по строительству пункта сдачи-приема нефти на берегу Амура и насосной станции в Сковородино, которая непосредственно ориентирована на китайское направление.

Китайские партнеры строят подводный переход. На своей территории ими проложе-



**22 ОКТЯБРЯ ПЕРВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ СОСТАВ С ВОСТОЧНОСИБИРСКОЙ НЕФТЬЮ ПРИБЫЛ В СПЕЦМОРНЕФТЕПОРТ КОЗЬМИНО – КОНЕЧНУЮ ТОЧКУ ТРУБОПРОВОДНОЙ СИСТЕМЫ ВСТО. И В ЭТОТ ЖЕ ДЕНЬ В МОСКВЕ СОСТОЯЛАСЬ ВСТРЕЧА ПРЕЗИДЕНТА АК «ТРАНСНЕФТЬ» НИКОЛАЯ ПЕТРОВИЧА ТОКАРЕВА С КОРРЕСПОНДЕНТОМ ТЕЛЕКАНАЛА «ВЕСТИ», ПОСВЯЩЕННАЯ ЭТОМУ ЗНАКОВОМУ СОБЫТИЮ. В БЕСЕДЕ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ РЯДА ВЕДУЩИХ ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ, А ТАКЖЕ КОРРЕСПОНДЕНТ ЖУРНАЛА «ТТН».**

но около 390 км линейной части трубопровода. Его общая протяженность от берега Амура до Дацина составляет около 1000 км.

Порой в прессе можно встретить рассуждения о том, что система ВСТО ставит Россию в зависимость от колебаний спроса на нефть со стороны Китая.

– Это совершенно необоснованные рассуждения, – заметил Н.П. Токарев. – Спрос, исходя из перспектив экономического роста КНР, будет только расти. Более того, в Китае может появиться своя нефтяная биржа. Не исключено, что такая же будет создана и у нас на Дальнем Востоке.

Учитывая, что планы по созданию подобной площадки имеются и в арабском мире, международный нефтяной рынок станет в перспективе подлинно многополярным.

Важно отметить, что интерес к поставкам углеводородов по Восточному нефтепроводу проявляют также Япония и Южная Корея. Президент «Транснефти» обратил внимание на то, что после визита В.В. Путина в Токио многие местные компании выразили намерение инвестировать средства в российские проекты. В том числе в сфере нефтедобычи. Поэтому ТС ВСТО приобретает для них особое значение.

Стоит сказать, что Япония проявляет не только бизнес-интерес к данному проекту, но и экологическую обеспокоенность. За год в Козьмино побывали более 20 делегаций из Страны восходящего солнца. Их участники ознакомились с природоохранными технологиями, применяемыми в порту. И сомнения даже самых дотошных и недоверчивых рассеивались после того, как они обнаруживали, что прямо на терминале, в непосредственной близости от мест швартовки судов, сотрудники «Транснефти» выращивают трепангов и морских гребешков. Как известно, данные представители океанической фауны живут только в исключительно чистой воде.



#### УНИКАЛЬНАЯ СИСТЕМА

Протяженность первой очереди ТС ВСТО – 2694 км. Трасса проходит по Иркутской области, Республике Саха (Якутия), Амурской области. Трубопровод пересекает свыше 500 водотоков, в том числе сотню рек. Поэтому особое внимание уделено сооружению подводных переходов. Кроме того, проект предусматривает функционирование нефтепровода в зонах с вечномёрзлыми грунтами и районах с высокой сейсмичностью, а также при низких климатических температурах. При сооружении и эксплуатации объектов ТС ВСТО используются самые современные технологии, которые позволяют минимизировать негативное воздействие на природную среду.

## НОВЫЙ СОРТ

Строительство ТС ВСТО придало импульс работе по созданию нового сорта отечественной нефти на основе сырья, добываемого на восточносибирских месторождениях.

Сейчас этот вопрос прорабатывается специалистами Минэнерго и представителями нефтяных компаний.

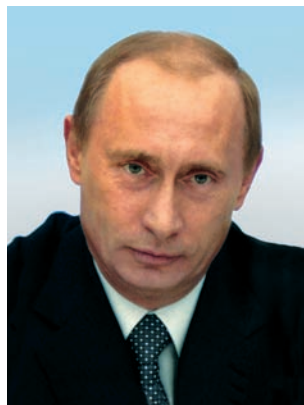
– Здесь приходится учитывать много факторов, – пояснил президент АК «Транснефть», – не только качество нефти, но и таможенные аспекты, и экономику, и технические возможности. Требуется согласование со многими ведомствами. Но, думаю, эта работа не затянется, и в ближайшем будущем, наряду с Urals, у России появится новый экспортный сорт.

По словам Н.П. Токарева, сегодня активно ведется изучение вопроса об управлении качеством нефти на пяти экспортных направлениях. Создание Банка качества нефти как системы взаиморасчета между добывающими компаниями не только проблематично с точки зрения возможности учета интересов всех сторон, но и не решает главной проблемы – повышения качества экспортных смесей.

– Для того чтобы этого добиться, необходимо проделать немалую работу. Нужны специальные технические решения. Расширение одних направлений, переориентация других. Например, БТС-2 дает неплохие возможности. И казахстанские партнеры говорят, что хоть завтра готовы начать расширение нефтепровода Атырау – Самара при условии, что в Усть-Луге им будет гарантировано заданное качество. Проблема непростая, но решать ее надо.

## СОВМЕСТНЫЙ ПРОЕКТ

**19 октября в Милане был подписан меморандум о взаимопонимании между ОАО «АК «Транснефть», ОАО «НК «Роснефть», а также итальянской компанией Eni, турецкой Calik и их совместным предприятием Trans Anadolu Pipeline Company (TAPCO, принадлежит Eni и Calik на паритетных началах). Документ предполагает возможность создания совместного предприятия по реализации проекта нефтепровода Самсун – Джейхан. Компании намерены изучить связанные с этим технические, экономические и финансовые вопросы.**



## НЕ ПРОСТО ТРУБА

**На встрече с журналистами по итогам визита в Китай премьер-министр России В.В. Путин, говоря о трубопроводной системе Восточная Сибирь – Тихий океан, отметил: «Наверное, мало кто верил, что мы построим такую трубопроводную систему в таких сложных условиях. Там ни транспорта, ни связи, ни энергетики, там электричества нет». Однако в кратчайшие сроки построили 2 тыс. с лишним километров, добавил он и пояснил, что это не просто труба, а сложнейшая система со всей инфраструктурой.**

## ФИНАНСОВЫЙ ОПТИМИЗМ

Для повышения эффективности ТС ВСТО необходима реализация еще одного трубопроводного проекта: Пурпе – Самолпор. О значимости этого маршрута для развития северных регионов страны шла речь на совещании, которое проводил премьер-министр России В.В. Путин в августе этого года в Игарке.

Магистраль придаст мощный импульс развитию всей Ванкорской нефтяной провинции. По предварительным подсчетам, строительство трубопровода позволит обеспечить прирост добычи нефти на 50 млн т уже в ближайшие годы. Это серьезная компенсация тех объемов, которые будут теряться в связи со снижением добычи на старых месторождениях.

Сейчас профильные министерства рассматривают вопрос о схеме финансирования строительства. Пока он решается, «Транснефть» уже начала реализацию проекта за счет сэкономленных средств.

Однако их, разумеется, будет недостаточно для того, чтобы возвести нефтепровод протяженностью свыше 400 км.

– «Транснефть» уже не планирует решать подобные вопросы путем внешних заимствований, – подчеркнул Н.П. Токарев. – У нас достаточно серьезная нагрузка по кредитам. Да, мы их спокойно обслуживаем. Вовремя выплачиваем, ушли от коротких денег. Все средства, которые мы привлекли, имеют срок возврата 10 лет или около того. При этом, поскольку банки «Транснефти» очень доверяют, наши кредитные деньги значительно дешевле, чем у других компаний. Однако вопрос финансирования строительства нового маршрута надо решать по другим моделям: увеличение уставного капитала или целевые ссуды ЦБ, но только не путем внешних заимствований. «Транснефть» больше не берет в долг.

Президент «Транснефти» добавил, что недавно весьма успешно прошло размещение долгосрочных облигаций компании на сумму 135 млрд руб. Этого достаточно, чтобы профинансировать строительство БТС-2. Более того, за счет экономии, которой удастся добиться на балтийском направлении, как раз и ведется разработка проекта Пурпе – Самолпор.

Также Н.П. Токарев сообщил, что инвестиционная программа компании утверждена на правительственной комиссии по ТЭК и одобрена Советом директоров. В следующем году в ее рамках планируется освоить около 190 млрд руб. Главным образом эти средства будут израсходованы на реализацию проектов ВСТО-2 и БТС-2.

Тариф на перекачку по системе АК «Транснефть», по словам главы компании, в будущем году будет повышаться только с учетом инфляционного коэффициента, поскольку тариф и сейчас довольно чувствителен для нефтяников, и более существенное его повышение нецелесообразно.

## БЕСЦЕННЫЙ ОПЫТ

– Мы решили безотлагательно начать строительство второй очереди Восточного нефтепровода в январе следующего года, –

**22 октября главы правительств России, Турции и Италии – В.В. Путин, Р. Эрдоган и С. Берлускони – провели рабочее совещание, на котором обсудили проект строительства нефтяной трубопроводной системы Самсун – Джейхан. Как отметил В.В. Путин, Казахстан также предполагает принять участие в заполнении этой трубопроводной системы.**



заявил Н.П. Токарев. – Будем исповедовать те же подходы, что и при завершении строительства первой очереди и при сооружении БТС-2. Мы извлекли уроки из опыта реализации проекта ВСТО-1. Создали собственный строительный трест. Сейчас проект БТС-2 осуществляют четыре серьезные компании – состоятельные и финансово, и технически. В «Транснефти» каждый день проходят совещания по текущим вопросам, и тема БТС занимает не больше 5 минут. Все идет строго в соответствии с графиками. Трубы завозятся оперативно, финансирование ведется планомерно. Все строительные подразделения работают четко. Так же, я уверен, будет построена работа и на строительстве нефтепровода ВСТО-2. Будем привлекать крупные проверенные структуры. Нам надоели кооперативы-шабашники, с которых, в случае срывов, нечего спросить. Они оказываются банкротами, авансы вернуть не могут.

Говоря о перспективах БТС-2, президент компании отметил, что в следующем году линейная часть системы, судя по нынешним темпам, будет завершена. На 2011 год останутся только работы на площадочных объектах. Таким образом, БТС-2 может быть сдана в строй на девять месяцев раньше первоначального плана, предполагавшего запуск маршрута в III квартале 2012 года.

## ЮЖНЫЕ ВАРИАНТЫ

Не столь вдохновляющей представляется ситуация вокруг другого, ориентированного на европейских потребителей, маршрута Бургас – Александруполис.

Изначально предусматривалось его проектное финансирование. Однако теперь неопределенность позиции балканских партнеров заставляет рассматривать иные варианты.

Кроме того, дополнительные сложности возникли в связи со сменой власти в Болгарии, произошедшей в результате состоявшихся в этой стране летом парламентских выборов. Уже в ходе предшествовавшей им кампании некоторые политики делали заявления о невыгодности для Болгарии не только проекта Бургас – Александруполис, но и иных – с участием России.

С тех пор прошло немало времени. Давно сформировано новое правительство, но ясности это не добавило. По-прежнему звучат достаточно противоречивые заявления. Болгария и не отказывается от проекта, но и не делает никаких реальных шагов к его осуществлению.

Между тем стало известно, что участниками проекта не прочь стать казахстанские нефтяники, что лишний раз доказывает экономическую оправданность и востребованность маршрута.

Пока буксует балканский маршрут, заметный прогресс наметился в реализации турецкого проекта Самсун – Джейхан.



## ЛОГИСТИКА БАЛКАНСКОГО ПРОЕКТА

**23 октября 2009 года президент ОАО «АК «Транснефть» Н.П. Токарев, генеральный директор ОАО «Современный коммерческий флот» С.О. Франк, президент ОАО «Новороссийское морское пароходство» И.В. Тонковидов и генеральный директор компании Trans-Balkan Pipeline В.В. А.В. Тараканов подписали Соглашение о намерениях относительно развития взаимовыгодного партнерства и сотрудничества в сфере стабильной и безопасной перевалки и транспортировки жидких углеводородов по маршруту порт Новороссийск/порт Южная Озереевка – порт Бургас (далее – Новороссийск – Бургас) в связи с реализацией проекта нефтепровода «Бургас – Александруполис» (Проект). Участники Соглашения условились развивать сотрудничество в разработке эффективной и безопасной логистической схемы, а также технических и коммерческих условий транспортировки жидких углеводородов по маршруту Новороссийск – Бургас и между другими портами, как это может потребоваться в рамках Проекта. При этом стороны исходят из того, что тариф по маршруту Новороссийск – Бургас должен быть максимально конкурентоспособным. Достигнута договоренность о совместной подготовке соответствующих проектов договоров на основании согласованных технических и коммерческих условий транспортировки.**

Весьма вероятно, «Транснефть» примет участие в его реализации.

– Этот проект не является альтернативой нефтепроводу Бургас – Александруполис, – подчеркнул Н.П. Токарев. – Если кто-то говорит, что нефти на два проекта не хватит, то это, прямо скажем, неглубокий анализ. Трубопровод Самсун – Джейхан будет заполняться нефтью, которую снимут с маршрута поставок через черноморские проливы. И для тех участников, которые станут акционерами проекта, предусмотрены преференции при проходе их танкеров через проливы. Уже сейчас через Босфор транспортируется 110 млн т нефти и 45 млн т нефтепродуктов. Это колоссальный объем. В подобной ситуации все труднее говорить о защищенности природы и людей от экологической и техногенной катастроф. При этом надо учитывать, что в недалекой перспективе в акваторию Черного моря поступит еще 40–50 млн т нефти. Дополнительные объемы связаны с расширением КТК и иными поставками, главным образом из Казахстана. Через проливы транспортировать такие объемы уже невозможно. Поэтому мы подписали меморандум, предполагающий рассмотрение перспективы

участия «Транснефти» в строительстве нефтепровода Самсун – Джейхан.

По черноморскому направлению у компании имеются и иные весьма интересные планы. Так, техническое согласование на проект «Юг», разработанный «Транснефтепродуктом», находится сейчас на согласовании в Минэнерго.

– Нефтяники в нем очень заинтересованы. С точки зрения экономики он очень перспективен, – так прокомментировал планы реализации проекта президент «Транснефти». – Порядка 9 млн т нефтепродуктов будет по этому маршруту поставляться на экспорт. Нефтяники даже выражают готовность его вскладчину профинансировать. В связи с перспективой реализации проекта «Юг» рассматривается вариант переброски всей нефти на Южную Озереевку, где сейчас располагается нефтехранилище КТК. В этом случае потребуется строительство выносного причального устройства и резервуарного парка. А нефтепродукты пойдут на «Грушовую» – базу «Транснефти». Это – давняя идея компании Chevron. Сегодня ее экономическая целесообразность очевидна для всех.

Дмитрий Тараторин  
Фото из архива редакции