

ВВОД В СТРОЙ ТРУБОПРОВОДНОЙ СИСТЕМЫ ВСТО – КРУПНАЯ ТРУДОВАЯ ПОБЕДА «ТРАНСНЕФТИ», СОБЫТИЕ, БЕЗ ПРЕУВЕЛИЧЕНИЯ, ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНОГО МАСШТАБА.

НАКАНУНЕ ОТПРАВКИ ИЗ ПОРТА КОЗЬМИНО ПЕРВОГО ТАНКЕРА С ВОСТОЧНОСИБИРСКОЙ НЕФТЬЮ ПРЕЗИДЕНТ КОМПАНИИ НИКОЛАЙ ПЕТРОВИЧ ТОКАРЕВ ОТВЕТИЛ НА ВОПРОСЫ ТЕЛЕКАНАЛА «ВЕСТИ» И ДАЛ ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ КОРРЕСПОНДЕНТУ ЖУРНАЛА «ТН».

РЕЗУЛЬТАТ САМООТВЕРЖЕННОЙ РАБОТЫ

Николай Петрович, маршрут Восточная Сибирь – Тихий океан вступил в действие. Какую оценку можно дать этому событию?

Свершению такого масштаба, как запуск ТС ВСТО, невозможно найти аналогии даже в богатой славными вехами истории «Транснефти». Восточный маршрут – это 2700 км линейной части, 7 крупных нефтеперекачивающих станций, более 500 водных преград, которые были преодолены в ходе строительства, 2 мощных железнодорожных терминала (в Сковородино и Находке) и, наконец, уникальный спецморнефтепорт Козьмино. Выполнен просто колоссальный объем строительного-монтажных работ.

И конечно, это большое событие не только для компании, но и для страны. Старт ТС ВСТО означает начало освоения чрезвычайно перспективного рынка стран Азиатско-Тихоокеанского региона. «Прорублено нефтеэкспортное окно» в Азию.

Какие решения позволили преодолеть трудности, с которыми компании пришлось столкнуться на начальном этапе строительства? Какие выводы были сделаны?

Проблемы на старте реализации проекта возникли в связи с тем, что были привлечены подрядные организации, которые оказались не в состоянии выполнить на должном уровне и в установленные сроки необходимый объем работ. Сегодня компания вынуждена



вести судебные тяжбы с недобросовестными подрядчиками. Суммы исков к ним измеряются миллиардами рублей.

А в ходе строительства нам пришлось принимать экстренные решения – формировать крупные структуры, технически и финансово очень серьезно оснащенные. Сама жизнь подтолкнула нас к созданию новой дочерней структуры АК «Транснефть», способной вести масштабное строительство. Сегодня она полностью укомплектована сотрудниками, имеет необходимое количество техники. Ей и предстоит выполнить основной объем работ в ходе реализации проекта ВСТО-2.

Подрядчики, которые примут участие в строительстве второй очереди

«Старт ТС ВСТО означает начало освоения чрезвычайно перспективного рынка стран Азиатско-Тихоокеанского региона. «Прорублено нефтеэкспортное окно» в Азию».

маршрута, представляют собой весьма состоятельные структуры как с финансовой, так и с технической точки зрения. Каждая из них способна взять на себя не по 50–100 км, как было прежде, а по 400–500. Участок же нашего строительного треста – около 1000 км.

В ходе реализации проекта ВСТО-2 предполагается сотрудничество с «Газпромом»?

Да, есть такие намерения. «Газпром» строит газопровод Ванино – Хабаровск – Владивосток. И от Хабаровска до Владивостока он пройдет фактически в одном коридоре с трассой ВСТО. Исходя из стремления к оптимизации расходов, вполне логично использовать при строительстве обеих систем на данном участке одних и тех же подрядчиков.

Новый сорт нефти – ВСТО – планируется сделать базисным для рынка стран АТР. Когда, по Вашим расчетам, это может случиться?

Когда мы доведем объем нефти, поступающей в Козьмино, до 30 млн т в год, вполне можно ожидать международного признания нового российско-

го бренда, а это совсем не далекая перспектива.

Как идет реализация проекта Пури – Самотлор, который должен сыграть важную роль в обеспечении роста объемов перекачиваемой по трубопроводу ВСТО нефти? Определен ли механизм его финансирования?

«Транснефть» не стала ждать, пока состоятся все необходимые процедурные решения в правительстве и Минэнерго, и самостоятельно профинансировала подготовку проекта. Сейчас он находится на экспертизе, и полагаем, что в феврале с ним уже можно будет работать. Чтобы не терять времени (зима в этих краях для некоторых строительных операций – наиболее подходящий период), одна из колонн нашего треста вышла на 150-километровый участок будущего нефтепровода. Ведутся работы по подготовке трассы, лежневых проездов через заболоченные места. Эти меры помогут сократить сроки строительства.

Мы полностью рассчитываем на собственные силы и располагаем необходимыми финансовыми ресурсами, чтобы реализовать проект от начала до конца. Конечно, было бы оптимально, если бы в нем приняли участие нефтяники или Минфин нам помог, но время не ждет...

Сегодня в «трудовых боях» за экономическое будущее страны есть не только восточный, но и западный фронт – проект БТС-2. «Транснефть», как известно, намерена завершить реализацию этого проекта досрочно. С чем связана необходимость ускорения?

В судьбе этого маршрута немалую роль с самого начала играли политические факторы. Люди, утверждающие, что проект БТС-2 не нужен (а было и есть серьезное лобби, отстаивающее данную позицию), явно не о российских национальных интересах заботятся. Жизнь подтвердила не только то, что данный маршрут необходим, но и то, что решение о его реализации стоило принять даже годом ранее.

Не так давно на Украине приняты очередные высочайшие решения по поводу разворота нефтепровода Одесса – Броды. И это сопряжено с угрозой перекрытия маршрута, по которому российская нефть поставляется в Чехию, Словакию и Венгрию через территорию Украины.

Сегодня озвучивается предложение построить перемычку от города Броды



«Люди, утверждающие, что проект БТС-2 не нужен (а было и есть серьезное лобби, отстаивающее данную позицию), явно не о российских национальных интересах заботятся. Жизнь подтвердила не только то, что данный маршрут необходим, но и то, что решение о его реализации стоило принять даже годом ранее».

до польского Плоцка и получить таким образом нефтепроводную магистраль от Одессы до Гданьска. Когда этот план будет реализован, потеряет смысл и транспортировка нефти через территорию Белоруссии и Польши в Германию, поскольку нефтепровод Одесса – Гданьск, по планам его инициаторов, должен полностью взять на себя эти объемы поставок. ЕС выделил Польше грант в размере 900 млн евро для постройки участка Броды – Плоцк. Эти средства пока не освоены, но вот-вот будут пущены в дело.

Также были профинансированы работы по подготовке технико-экономического обоснования данного проекта. Ввод в действие маршрута Одесса – Гданьск приведет к тому, что БТС-2 должна будет принять те объемы нефти, которые ранее транспортировались на Запад через территорию сопредельных государств.

Именно поэтому «Транснефть» и стремится ускорить реализацию проекта. Вместо III квартала 2012 года мы планируем сдать БТС-2 в строй в IV квартале 2011 года. Все детально просчитано, и я уверен, что компания уложится в эти сроки.

Как будет строиться в ближайшей перспективе тарифная политика?

Подготовлена новая модель тарифного обслуживания. Она предусматривает сетевой тариф для Восточной Сибири и Дальнего Востока. Отдельно будут введены сетевые тарифы для западных

направлений и дифференцированы тарифы для поставок нефти на переработку внутри России. Эта схема будет опробована в течение 2010 года, а в 2011 году будут введены единые сетевые тарифы для экспорта и единые для поставок нефти на переработку внутри России.

В последние месяцы осложнилась ситуация вокруг маршрута Бургас – Александруполис, но в то же время активизировался переговорный процесс по проекту Самсун – Джейхан. Как бы Вы прокомментировали перспективы их реализации?

Прежде всего хочу подчеркнуть, что относительно реализации проекта Бургас – Александруполис существует трехстороннее соглашение между правительствами Болгарии, Греции и России. И до августа 2009 года оно всеми его участниками соблюдалось. Но состоялись выборы в Болгарии, пришло новое правительство, и его представители сразу стали делать недвусмысленные заявления о том, что этот проект невыгоден Болгарии как чисто транспортный, что они хотят видеть в нем энергетическую составляющую. Это достаточно странная формулировка...

«Транснефть» неоднократно делала запросы и в отдельные министерства, и в правительство Болгарии с просьбой дать официальный ответ: нужен этот нефтепровод Болгарии или нет.

Ведь Россия и Греция расходуют деньги на содержание управленческих структур данного проекта, финансовых, юридических, технических кон-



«Теперь есть понятные для всех требования – регламент подключения НПЗ к магистральным нефтепроводам. Он позволяет навести элементарный порядок в отрасли».

горе-предприниматели берут ворованную нефть, нагревают ее до 300 градусов. Получается мазут и легкие фракции, и все – гони в два раза дешевле за границу. И никаких забот. Именно поэтому многие и ринулись в такую, с позволения сказать, нефтепереработку.

«Транснефть», чтобы прекратить это безобразие, выступила инициатором принятия подобного документа. Нас поддержали в правительстве, в Минэнерго, в Ростехнадзоре. Все видели, что ситуация ненормальная.

Премьер-министр России в феврале 2009 года на совещании в Киришах поручил подготовить этот документ. Процесс его разработки шел непросто. И это неудивительно. Ведь пока порядка в этой сфере не наблюдалось, можно было делать колоссальные деньги самым примитивным способом. И конечно, заинтересованные лица организовали мощнейшую оппозицию, лоббировали блокаду этого вопроса. И даже когда документ был создан, два месяца тормозили принятие окончательного решения.

Я очень благодарен Владимиру Владимировичу Путину за то, что он подписал документ. Теперь есть понятные для всех требования – регламент подключения НПЗ к магистральным нефтепроводам. Он позволяет навести элементарный порядок в отрасли. Можно провести учет заводов, посмотреть, кто чем занят, какого качества продукт производит, нужен ли этот завод вообще в этом месте. А если кто-то не согласится с решениями – может оспорить их в суде.

Уходящий год был очень непростым для всей мировой экономики. С какими финансовыми показателями его закончила «Транснефть»? Повлиял ли на них кризис?

Нет, для компании год был очень удачным. Чистая прибыль на 2,5 % выше ожидаемой. Да и все прочие показатели – в плюсе. И эти достижения – результат слаженной, высокоэффективной, а часто и самоотверженной работы всего гигантского коллектива «Транснефти».

Беседовал Дмитрий Тараторин
Фото Михаила Зильбера

сультантов. Болгария же ни разу не внесла своего вклада. И ни на один наш запрос мы не получили ответа.

Более того, 1 сентября прошлого года в Гданьске в ходе встречи премьер-министра России Владимира Владимировича Путина с главой кабинета министров Болгарии Борисом Бойковым была достигнута договоренность о том, что к 1 ноября София сформулирует свою официальную позицию. К сожалению, этого не произошло. В Болгарии нет даже министерства, которое отвечало бы за этот проект.

Мы со своей стороны продолжаем работу в рамках этого проекта в соответствии с ранее достигнутыми договоренностями, но позиция Болгарии не может не вызывать беспокойства.

Что касается маршрута Самсун – Джейхан, то, хочу подчеркнуть, он не является конкурентным для нефтепровода Бургас – Александруполис. Турецкие партнеры, разрабатывая его, исходили прежде всего из необходимости добиться снижения нагрузки на проливы. Сегодня через них транспортируется 110 млн т нефти и 45 млн т нефтепродуктов. Это огромный объем. И в подобной ситуации невозможно гарантировать экологическую безопасность. Вторая задача – оптимизировать маршруты и направления доставки нефти, поступающей в акваторию Черного моря.

Мы вообще видим реальную перспективу объединения двух данных проектов и сегодня обсуждаем ее с нашими турецкими, итальянскими и греческими партнерами. Они с интересом отнеслись к идее создать два направления и, соответственно, два юридических лица, объединенных в один консорциум. Это решение позволило бы отказаться от проработки

прочих вариантов маршрута в обход проливов и, кроме того, дало бы возможность поддерживать высокое качество нефти на каждом направлении, формируя самостоятельные сорта.

И, разумеется, весьма привлекательно выглядят предложения турецкой стороны предоставить российским компаниям преференции при транспортировке их нефти через Босфор, в случае если они примут участие в проекте Самсун – Джейхан.

Недавно премьер-министр России Владимир Владимирович Путин подписал постановление правительства о порядке подключения нефтеперерабатывающих заводов к магистральным нефтепроводам и учете нефтеперерабатывающих заводов в России. Расскажите, пожалуйста, о значимости этого документа?

Его значимость трудно переоценить. Ведь до его появления ни о каком порядке в вопросе подключения больших ли, малых ли НПЗ к магистральным нефтепроводам говорить не приходилось. Царила форменная анархия.

Несанкционированные врезки, которых мы выявляем по 300 в год, – сигнал о том, что ворованная нефть перерабатывается на мелких заводиках, в просторечье именуемых «самоварами». В самом деле, для чего еще воруют нефть? Ее же не пьют, не едят...

На этих убогих заводиках производят, например, суррогатный продукт, который надо еще перерабатывать: прямогонный бензин – сырье для нефтехимии. Кроме того, делают мазут и немного бензина, немного дизельного топлива. Но основная доля (50–60 %) – именно мазут. Почему? Очень просто: экспортная пошлина по нефти – 290 долл., а по мазуту – 111 долл. Как говорится, почувствуйте разницу! Эти