

**Доклад С.М. Вайнштока  
Президента ОАО «АК «Транснефть»**

**«Развитие трубопроводного транспорта нефти  
в Северо-Западном регионе России»**

Уважаемые дамы и господа!

ОАО «АК «Транснефть» является крупнейшей в мире нефтепроводной компанией.

По системе наших магистральных трубопроводов протяженностью около 50 тыс. км прокачивается практически вся добываемая в России нефть, а также осуществляется транзит нефти стран СНГ.

Являясь федеральной собственностью, «Транснефть» служит инструментом государственного регулирования в области транспортировки нефти, а также гарантом равного доступа нефтяных компаний к российской нефтепроводной системе.

Таким образом, «Транснефть» является одной из важнейших составных частей российского топливно-энергетического комплекса.

Стратегия развития нашей компании, в том числе концепция развития ее экспортного потенциала, является неотъемлемой частью энергетической политики России.

Согласно положениям «Энергетической стратегии России до 2020 г.», добыча жидких углеводородов в стране будет нарастать.

В этой связи наша Компания работает над созданием новых и развитием существующих экспортных направлений транспортировки нефти на основе анализа прогнозного баланса добычи, потребления и экспорта нефти.

Перспективные проекты реализуются в рамках единой и сбалансированной системы российских магистральных нефтепроводов по ряду экспортных направлений, основным из которых, несомненно, является северо-западное.

Речь идет, прежде всего, о Балтийской трубопроводной системе (БТС). БТС представляет собой уникальный комплекс сооружений, включающий в себя трубопроводные объекты и нефтеналивной порт в Приморске.

Она была построена по российскому проекту и силами российских подрядных организаций. Были использованы самые передовые технологии, имеющиеся сегодня в отрасли.

БТС получила высокую международную оценку, в том числе со стороны экологических организаций. В частности, в 2002 году была разработана система управления окружающей средой порта «Приморск», которая была сертифицирована на соответствие международным стандартам серии ISO 14000.

Работа Приморского нефтеналивного порта вызывает широкий интерес у российских и иностранных специалистов.

Приморский терминал – самый чистый из нефтяных портов на Балтике.

Как известно, с первого же дня эксплуатации БТС вышла на проектную мощность 12 млн тонн нефти в год.

Сейчас «Транснефть» реализует следующую стадию развития БТС. Все работы ведутся строго по графику. На сегодняшний день пропускная способность системы составляет 30 млн. тонн, а в марте достигнет 42 млн. тонн.

В соответствии с решением Правительства Российской Федерации в 2005 году будет осуществлено расширение БТС до 50 млн. тонн.

Заложенными в проект решениями предусматривается возможность дальнейшего наращивания производительности БТС до 62 млн. тонн.

В силу стратегического значения проекта, его реализация находится под контролем Президента Российской Федерации.

Коротко скажу о нашем отношении к предложению пяти нефтяных компаний построить нефтепровод из Западной Сибири в Мурманск, предназначенный для поставки российской нефти в США.

Это очень интересная идея. Будет ли она реализована, пока говорить рано. Следует просчитать множество самых разных аспектов этого смелого замысла – экономических, экологических, политических. Пока же мы не имеем внятных ответов на целый ряд ключевых вопросов. Например, гарантируют ли в США долговременный прием российской нефти? Готовы ли ее принимать американские заводы, рассчитанные на сырье иного качества? Как скоро окупится этот дорогостоящий проект в соответствии с долгосрочной динамикой цен на нефть? Хватит ли нефти на данный маршрут в случае строительства нефтепровода в страны АТР?

Правительство поручило «Транснефти» подготовить соответствующее технико-экономическое обоснование. В 2003 году совместно с пятью инициаторами проекта – «ЛУКОЙЛом», «ЮКОСом», «ТНК», «Сибнефтью» и «Сургутнефтегазом», а также Министерством энергетики России мы подписали специальный меморандум, в котором оговорили ключевые вопросы подготовки этого проекта и гарантии заполнения будущей трубы.

Если расчеты покажут экономическую эффективность проекта, и он будет одобрен российским правительством, «Транснефть», безусловно, реализует его с высоким качеством и в установленный срок.

В этой связи я хочу отметить, что «Транснефть» является самодостаточной структурой, обладающей высокими управленческими, технологическими, и финансовыми возможностями.

Все реализованные за последнее время проекты осуществлены исключительно собственными силами, за счет собственного и частично заемного финансирования. Поэтому и перспективные проекты, на наш взгляд, «Транснефть» способно осуществить самостоятельно.

Также, мне хотелось бы сказать несколько слов о латвийском нефтеналивном порте Вентспилс, через который до недавнего времени проходила российская экспортная нефть.

Создание нового, независимого от сопредельных государств, транспортного направления позволило России на экономически более выгодных условиях выйти на европейский рынок углеводородов.

С вводом первой очереди БТС у России отпала необходимость использовать имеющиеся в Латвии нефтепровод и порт в Вентспилсе. Сейчас по магистральному нефтепроводу в Вентспилс, способный переваливать до 16 млн тонн, не транспортируется ничего. Нефть принимается только по железной дороге.

Да, Латвия потеряла существенные доходы от нефтяного транзита. Однако винить в том Россию, по меньшей мере, неправомерно.

Мы очень уважительно относимся к праву своих соседей на самостоятельный путь политического и экономического развития. Ну, а почему же Россия не может рассчитывать на столь же уважительное отношение к своему вектору экономических связей? Почему же России таким же образом, как и Латвии, - с учетом своих национальных интересов нельзя самостоятельно выстраивать линии хозяйственных связей с остальным миром?..

Интересы эти – в создании рациональных, экономически более эффективных для нашей страны маршрутов нефтепроводов и собственных морских портов на Балтике.

Приморск, с точки зрения бизнеса, нам более выгоден, чем Вентспилс, и никакие политические заклинания для современной рыночной реальности здесь не действуют.

И «Транснефть», и другие российские нефтяные компании – это, в первую очередь, коммерческие структуры; и благотворительностью мы хоть и занимаемся, но отнюдь не в таких масштабах, как это хотелось бы кому-то в Риге.

Тем не менее, сегодня возможность для диалога остается. Вентспилс из нашего представления о глобальной транспортной системе отнюдь не выпадает. Это хороший, современный порт с квалифицированным персоналом. Проблема в том, что уже сегодня трубопроводных мощностей «Транснефти» для загрузки его нефтью не хватает.

Понятно, что с доведением мощности БТС до 62 млн. тонн, ситуация на вентспилском направлении еще более обострится. А для того, чтобы модернизировать систему нефтепроводов (прокачать 18 млн. тонн нефти в год из Западной Сибири на Вентспилс) необходимо построить 1993 км новых нефтепроводов, построить 17 и восстановить 1 НПС, построить резервуарные емкости общим объемом 250 тыс. куб. м.

Все это потребует масштабных инвестиций – порядка 2,66 млрд. долларов США. Найдутся ли желающие вкладывать такие средства, покажет время. Тем более что при условии реализации проектов транспортировки нефти в страны АТР и, возможно, Мурманской трубопроводной системы, главным вопросом становится - а найдется ли для этого нефть?

«Транснефть» готова к конструктивному поиску решения любой проблемы. Но вестись он должен не с помощью политических заявлений, а за столом переговоров.

Благодарю за внимание.