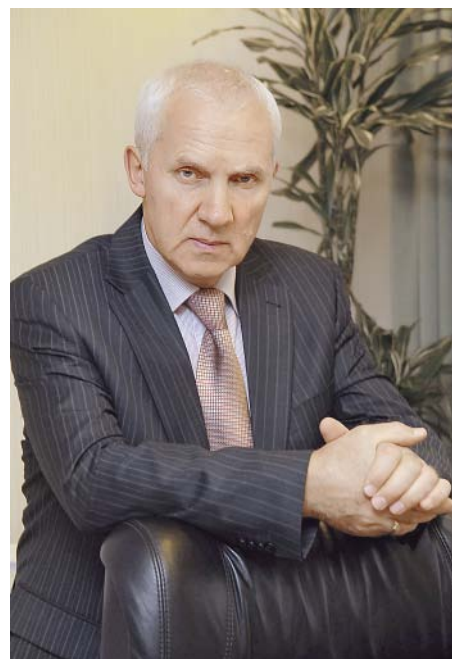


Вице-президент ОАО «АК «Транснефть»  
Михаил Барков

# В ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСАХ

ИСТОРИЯ НЕ ТЕРПИТ СОСЛАГАТЕЛЬНОГО НАКЛОНЕНИЯ. С ЭТОЙ ОБЩЕИЗВЕСТНОЙ ИСТИНОЙ НЕ ПОСПОРИШЬ. И ТЕМ НЕ МЕНЕЕ АНАЛИЗ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ СЦЕНАРИЕВ ОЧЕНЬ ЧАСТО ДАЕТ ОБИЛЬНУЮ ПИЩУ ДЛЯ РАЗМЫШЛЕНИЙ. СЕГОДНЯ, КОГДА МАСШТАБНЫЕ ТРУБОПРОВОДНЫЕ ПРОЕКТЫ СТАЛИ РЕАЛЬНОСТЬЮ, БУДЕТ СОВСЕМ НЕ ЛИШНИМ ПРЕДСТАВИТЬ СЕБЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ИНОГО ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ СОБЫТИЙ. ЗАДАДИМСЯ ВОПРОСОМ, ЧТО БЫЛО БЫ, ЕСЛИ БЫ ВЛАДИМИР ПУТИН НЕ ПРИНЯЛ В НАЧАЛЕ НОВОГО ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СТРАНЫ РЕШЕНИЯ?





## Создавая новые пути для транспортировки нефти, осуществляя инвестиции, компания закладывает базу для инновационного развития и модернизации технологий, используемых в трубопроводной отрасли, а также в тех сегментах промышленности, которые сопряжены с ее деятельностью

Общеизвестно: именно за счет манипулирования ценами на нефть СССР был поставлен в сложнейшие экономические условия, которые отчасти обусловили его развал. Ситуация, когда страна зависит от необходимости продавать нефть только одному потребителю, невыгодна с экономической точки зрения и чревата серьезнейшими угрозами для национальной безопасности. Условия сделок в данном случае навязываются контрагентом из-за рубежа. Транспортировка нефти такому потребителю не может основываться на условиях эффективности, она становится жизненной необходимостью для экспортера, чем начинают пользоваться транзитные государства, движимые желанием получить сверхприбыль, а иногда и оказать политическое давление.

Со всеми этими вызовами Россия столкнулась в первые годы активного реформирования экономики, и если бы проблема не была быстро и эффективно решена, последствия могли бы оказаться трагическими. Общие убытки от ограничений, применяемых транзитными государствами в отношении российской нефти, составили бы миллиарды долларов США.

16 октября 1997 года Правительством России было принято решение о строительстве Балтийской трубопроводной системы. БТС была сдана в строй в декабре 2001 года, невзирая на сопротивление различных лоббистских групп в правительственных структурах, а также в крупнейших нефтяных компаниях. Этого результата удалось добиться благодаря тому, что Владимиром Путиным изначально проводилась в жизнь принципиальная стратегия, основанная на убежденности — энергетические ресурсы должны служить общенациональным интересам, должны стать базисом экономиче-

ского подъема и повышения благосостояния страны.

Этапами реализации политики по диверсификации экспорта в последующие годы стали такие масштабные проекты, как «ВСТО-1» и «ВСТО-2», нефтепроводы Сковородино — граница КНР и Пурпе — Самолор. Сегодня компания приступает к реализации проекта «Запоярье — Пурпе».

Выход на рынок Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) стал подлинным прорывом. В результате появился особый сорт нефти — «смесь ВСТО», который пользуется устойчивым спросом в АТР (основные потребители — Япония, Корея, Сингапур) и, соответственно, торгуется с премией к сорту «Дубай» (средняя за 2011 год +4,3 USD/барр., январь 2012 +6,2—6,3 USD/барр.). Он не только повлиял на ситуацию в нефтяной сфере региона, но и существенно поменял правила игры. СМИ с удивлением сообщали, что произошло изменение цен на нефтепродукты даже на западном побережье США.

ВСТО — трубопроводный гигант, который проходит по территориям Якутии, Иркутской и Амурской областей, Приморского и Хабаровского краев, Еврейской АО. Создавая рабочие места, обеспечивая пополнение региональных бюджетов, объединяя экономические интересы субъектов России, «Транснефть» крепит единство государства, которое еще так недавно находилось на грани распада.



**Н**аша страна занимает уникальное положение, соединяя Европу и Азию, концентрируя на своей территории мощнейшие запасы природных богатств, интеллектуальные ресурсы, богатейшее культурное наследие. Трубопроводная система «Транснефти» по сути является кровеносной системой экономики России.

Задача компании как естественной монополии — отстаивать общенациональные, государственные интересы, обеспечивать энергетическую безопасность страны.

Строительство нефтебазы порта Усть-Луга



Уже во время строительства ТС ВСТО регионы, по которым проходит ее трасса, начали преобразовываться. Один из примеров: ремонт дороги в Ленском районе Якутии в 2010 году. Он обошелся компании в сумму, которую муниципальный бюджет не мог себе позволить, — 140 млн руб. Еще 30 млн руб. «Транснефть» выделила на ремонт мостов.

Создавая новые пути для транспортировки нефти, осуществляя инвестиции, компания закладывает базу для инновационного развития и мо-

дернизации технологий, используемых в трубопроводной отрасли, а также в тех сегментах промышленности, которые сопряжены с ее деятельностью.

Очевидно, что работа «Транснефти» не может не вызывать беспокойства отдельных как внешних, так и внутренних группировок, чьи экономические и политические интересы основываются на ослаблении России. Компания не раз подвергалась нападкам со стороны квазиполитиков, которые, подтасовывая факты,

стремились помешать реализации проектов общенационального значения. На «Транснефть» натравливались «общественные» организации, в том числе экологические, нередко с сомнительными источниками финансирования. По сути, была организована информационная война в СМИ, в результате которой рейтинги и звание «борцов с коррупцией» получили политические проходимцы и профессиональные лжецы.

Восточная мудрость гласит: «Собака лает, караван идет». Если бы



Вид на причал СМНП Козьмино

На Ванкорском  
нефтяном  
месторождении

решения Владимира Путина не были с успехом воплощены в жизнь «Транснефтью», Россия оказалась бы по многим статьям в весьма незавидном положении.

Так, сохранение зависимости исключительно от европейского рынка нефти не могло не привести к тому, что все риски кризисных процессов в Европе отразились бы и на российской экономике. Снижение переработки нефти в Греции, Италии уменьшило бы цены на черное золото и спрос на него. Кризис в европейских государствах оказал бы разрушающее воздействие на экономику России. Доходная часть бюджета могла быть существенно сокращена, что привело бы к серьезным социальным последствиям. Транзитные государства — Украина и Белоруссия — продолжали бы использовать свое географическое положение, повышая тарифы на транспортировку нефти.

На рынок Китая и стран Азиатско-Тихоокеанского региона получили бы доступ нефтяные компании других государств, которые, несмотря на его емкость, продолжили бы диктовать свои условия для доступа российской нефти. Отечественная экономика потеряла бы возможность масштабного привлечения инвестиционных ресурсов, в том числе — и от китайских партнеров.

А между тем стоит напомнить, что только по сделкам Китайской национальной нефтегазовой корпорации с ОАО «АК «Транснефть» и ОАО «НК «Роснефть» в российскую экономику было вложено 25 млрд долл. США.

Отметим также, что рост международного авторитета компании позволил за счет размещения еврообондов привлечь 3 450 млн долл. США и 700 млн евро.



**Благодаря реализации нефтепроводных проектов созданы предпосылки для продолжения разработки нефтяных месторождений в различных регионах России: Ванкорского, нефтяных запасов Заполярья и т. д. Объем добычи на месторождениях Восточной Сибири в 2009 году составил 6,6 млн т (с учетом Ванкора), в 2011 году — порядка 26 млн т**

Благодаря реализации масштабных нефтепроводных проектов были созданы предпосылки для продолжения разработки нефтяных месторождений в различных регионах России: Ванкорского, нефтяных запасов Заполярья и т. д. Объем добычи на месторождениях Восточной Сибири в 2009 году составил 6,6 млн т (с учетом Ванкора), а в 2011 году — порядка 26 млн т.

Цифры говорят сами за себя — добыча возросла в четыре раза. По прогнозам, к 2015 году она может достичь 53 млн т (рост к уровню 2009 года в восемь раз).

Россия полностью избавилась от дефицита транспортных мощностей для поставок нефти: только по западному направлению российские нефтяники получили возможность выбирать маршруты поставок — между портами Приморск и Новороссийск, по нефтепроводу «Дружба», а в ближайшее время в эксплуатацию будет введен порт Усть-Луга.

В период мирового кризиса «Транснефть» смогла обеспечить не только собственное стабильное развитие, но и выполнение финансовых обязательств перед контрагентами.

Компанией подготовлена база для дальнейшего развития инфраструктурных проектов, направленных на обеспечение роста экономики.

Созданы условия для развития интеграционных процессов между Белоруссией, Казахстаном и Россией. Устранение исключительного положения Белоруссии как транзитной державы за счет строительства БТС-2 позволяет проводить переговорный процесс на взаимовыгодной основе.

Сегодня «Транснефть» играет колоссальную роль в российской экономике, является фактором обеспечения внутренней стабильности и международной энергетической безопасности. И этот статус компания подтверждает ежедневно на всех направлениях своей деятельности.

Фото из архива редакции