

АЗИАТСКАЯ ДЫРА

НЕФТЕПРОВОД ВОСТОЧНАЯ СИБИРЬ—ТИХИЙ ОКЕАН ИМЕЕТ СТАТУС ТРАНСНАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА, В РАМКАХ КОТОРОГО РОССИЯ ДОЛЖНА ВЫЙТИ НА АЗИАТСКИЕ РЫНКИ НЕФТИ. ДАЛЬШЕ ПАФОС КОНЧАЕТСЯ, ПОСКОЛЬКУ СЕРЬЕЗНОСТЬ ЦЕЛЕЙ НЕ ОГРАДИЛА ВСТО ОТ ХАЛТУРЫ И ГЛУПОСТИ, ЧТО ПРИВЕЛО К ДВОЙНОЙ ЗАДЕРЖКЕ ЗАПУСКА ПРОЕКТА, КРАТНОМУ ЕГО УДОРОЖАНИЮ, СУДЕБНЫМ РАЗБИРАТЕЛЬСТВАМ И ДАЖЕ СМЕНЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ УПРАВЛЯЮЩЕЙ КОМПАНИИ ПРОЕКТА — ОАО «АК „ТРАНСНЕФТЬ“».

ЕЛЕНА ПОПОВА

КИТАЙСКИЙ СИНДРОМ Все началось с неудачного старта: еще на этапе проектирования специалисты почему-то решили пренебречь экологической безопасностью Байкала и сэкономили за счет короткого маршрута, проходящего всего лишь в 800 м от уникального озера. Небрежность не осталась незамеченной, и после указания тогдашнего президента Владимира Путина проект изменили. Новый маршрут проложен на сотню километров севернее Байкала. На тот момент глава «Транснефти» Семен Вайншток пылал праведным гневом — как же, начало работ сорвано! Однако строить начали вовремя — весной 2006 года, но за счет изменения маршрута стоимость трубы удвоилась — с \$6,65 млрд до \$11,2 млрд.

Дальше проблем становилось больше. Через полгода после укладки первого метра трубы стало понятно, что строители не укладываются в график. Ростехнадзор серьезно беспокоил генподрядчик ВСТО — компания «Краснодарстройтрансгаз», которая раньше никогда не работала в тяжелых северных условиях.

Получив от «Транснефти» 7 млрд руб. аванса, генподрядчик практически бездействовал. Нанятые «Краснодарстройтрансгазом» 2000 неквалифицированных китайских рабочих въехали в страну по туристической визе и жили где придется. Подрядчик даже не удосужился построить для них вахтовое жилье. О технологических стандартах работы «профессионалы» из Поднебесной имели весьма отдаленное представление. В результате после нескольких федеральных проверок был смещен руководитель «Транснефти». В сентябре прошлого года Семена Вайнштока сменил на этом посту Николай Токарев, которому досталось незавидное хозяйство.

«Серьезное отставание строительно-монтажных работ от намеченного графика, а также их отсутствие на линейной части общей протяженностью 704 км, что составляет 26% всей трассы. На ряде участков трассы неудовлетворительно ведутся подготовка трассы, сварка труб в нитку, засыпка траншей, гидроиспытания и профилометрия нефтепровода, установка опор вдоль трассовой высоковольтной линии», — констатировал тогда Николай Токарев. По его словам, проблемы ВСТО возникли по банальной причине — интересы тех, кто взялся строить трубу, радикально расходились с интересами дела. Строители хотели побольше заработать и не стеснялись любых способов. Естественно, что все это отразилось на качестве и сроках.

ЗАПУТАННАЯ ИСТОРИЯ В начале этого года окончание строительства ВСТО перенесли с текущего на четвертый квартал следующего года, что серьезно подорвало финансовую стабильность «Транснефти». Эксперты отмечают, что ситуация с задержкой сроков ввода в эксплуатацию ВСТО отразилась прежде всего на будущей прибыли компании. «В планы компании входило загрузить трубу нефтью с Ванкорского месторождения уже в 2009 году, используя 25 млн т мощности. При реализации этих планов «Транснефть» могла бы получать уже в 2009 году порядка \$1 млрд выручки (при тарифе \$38,8 за тонну). Однако этого не произошло», — отмечает аналитик ИК «Атон» Вячеслав Буньков.

ПО РЕКОМЕНДАЦИИ «ТРАНСНЕФТИ» В НАЧАЛЕ АВГУСТА ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО ТАРИФАМ ПОДНЯЛА ПЛАТУ ЗА УСЛУГИ ТРАНСПОРТИРОВКИ НЕФТИ НА 10%. ВЕДЬ ВСТО И ДРУГИЕ СВОИ ПРОЕКТЫ КОМПАНИЯ СТРОИТ В ДОЛГ, КОТОРЫЙ НЕОБХОДИМО ОТДАВАТЬ



ПРОЕКТ ВСТО ПОЛУЧАЕТСЯ СУПЕРДОРОГОЙ И В ПЕРВОМ ПРИБЛИЖЕНИИ НЕЭФФЕКТИВНЫЙ ХОТЯ БЫ ПОТОМУ, ЧТО ЗАЯВЛЕННАЯ ЦЕНА \$6,65 МЛРД, ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫМ РАСЧЕТАМ, УЖЕ ВЫРОСЛА ДО \$28 МЛРД

Недополучение прибыли и рост расходов заставили «Транснефть» увеличить тарифы на свои услуги. По ее рекомендации в начале августа Федеральная служба по тарифам подняла плату за услуги «Транснефти» в среднем на 10%. Ведь ВСТО и другие свои проекты «Транснефть» строит в долг, который необходимо отдавать.

Наконец наступила пора поиска крайнего. Действительно, результаты работы неутешительные, а виновных нет. Непорядок! Через полгода после смены руководства в «Транснефти» «стрелочником» назначили генподрядчика ВСТО — компанию «Краснодарстройтрансгаз».

«Дочка» «Транснефти» — ЦУП ВСТО в конце апреля расторгла контракт с «Краснодарстройтрансгазом» на основании того, что на тот момент было выполнено всего 17% из заявленного объема работ на якутском участке строительства ВСТО Алдан—Тында. При этом глава «Транснефти» Николай Токарев тогда подчеркивал, что разбирательства с «Краснодарстройтрансгазом» будут вестись именно в судебном порядке из-за большой суммы исков. Китайцев, как ни странно, на проекте оставили.

Дальше начинается еще более запутанная история. В мае ЦУП ВСТО подала в Московский арбитражный суд три иска против бывшего генподрядчика на общую сумму свыше 31 млрд руб. Однако затем по каким-то причинам не дождалась заседания суда 13 августа и решила разрешить конфликт полюбовно, без судебных разбирательств. Что подвигло компанию на такой шаг? Остается только гадать.

Вячеслав Буньков из «Атона» считает, что руководство «Транснефти», видимо, решило, что банкротить «Краснодарстройтрансгаз», во-первых, процесс долгий, а во-вторых,

это может оказаться менее выгодно, чем заставить компанию компенсировать хотя бы частично ущерб от срыва сроков. В случае же заключения мирового соглашения «Транснефть» может рассчитывать на доппомощь в строительстве трубопровода, от судьбы которого будет зависеть слишком многое. Другие напоминают, что после ухода Семена Вайнштока, который, собственно, и выбирал подрядчика ВСТО, у «Краснодарстройтрансгаза» сменилось три гендиректора и, видимо, последний (бизнесмен Геннадий Исахаров) заслуживает доверия.

Аналитики утверждают, что комментировать ситуацию вокруг «Краснодарстройтрансгаза» достаточно сложно, так как собственники компании не раскрывались, есть информация, что промежуточный бенефициар зарегистрирован на Кипре, уставный капитал маленький, руководство часто меняется. Изначально компанию ассоциировали с Вайнштоком, но, поскольку они остались подрядчиками и при Токареве, возможно, что они аффилированы с какими-то более высокопоставленными бенефициарами.

Косвенно это подтверждает и тот факт, что интересы «Краснодарстройтрансгаза» в суде защищал известный Павел Астахов — символическая фигура в плане того, кто может быть бенефициаром. Гадать можно долго, однако факт остается фактом — «Краснодарстройтрансгазу» дали шанс на исправление.

На отказ от судебных разбирательств можно посмотреть и под другим углом.

ЧЕЛОВЕК ИЗ ПРАВИТЕЛЬСТВА Недавно «Транснефть» претерпела еще одно изменение — на этот раз полностью обновился ее совет директоров. В него вошли четыре независимых директора: председатель СД МДМ-банка Олег Вьюгин, вице-президент РАН Александр Некипелов, председатель правления российского отделения «Морган Стэнли» Райр Симонян и профессор РГУ нефти и газа

имени Губкина Валерий Сорокин. Кроме того, в совет избраны президент «Транснефти» Николай Токарев и председатель СД ОАО «Евразийский» Сергей Яшечкин. Возглавил СД министр энергетики Сергей Шматко. Может быть, именно это повлияло на изменение решения по «Краснодарстройтрансгазу»?

По планам «Транснефти» на завершение строительства первого этапа ВСТО компания намерена потратить \$6,1 млрд, сюда входят инвестиции в нефтеналивной терминал в Козьмино. Вторая очередь ВСТО оценивается в \$10,8 млрд, из них полмиллиарда будет израсходовано уже в текущем году.

По мнению Владимира Веденеева из Банка Москвы, компании будет трудно финансировать большую инвестиционную программу. До 2012 года увеличение свободного денежного потока в компании не предвидится, поэтому финансирование будет осуществляться во многом на заемные средства.

«Стоимость первой очереди ВСТО, которая должна быть запущена в конце 2008 года, может составить \$14,6 млрд, или 346 млрд руб., — говорит аналитик ФК „Открытие“ Наталья Мильчакова. — Таким образом, вся трубопроводная система, включая терминал в Козьмино, обойдется компании в \$28 млрд». Помимо открытых кредитных линий в Сбербанке и ВТБ «Транснефть» регулярно занимает в США и Лондоне. Компания уже два раза выпустила евробонды по \$1 млрд.

В общем проект получился супердорогой и неэффективным. И про геополитическое значение ВСТО уже никто не вспоминает. Хотя в ходе недавнего визита в Китай вице-премьера Игоря Сечина, где он встретился с вице-премьером госсовета КНР Ван Цишанем, было решено, что ответвление от ВСТО пойдет на китайский Дацин. Вероятнее всего, строить его будут сами китайцы, и у них метр трубы обойдется гораздо дешевле, чем в России, ведь, как известно, в Поднебесной за воровство отрубают руки, и это хорошо помогает в борьбе с коррупцией. ■

В конечной точке нефтепровода — бухте Козьмино — (Приморский край) АК «Транснефть» уже строит нефтеналивной терминал мощностью 15 млн т нефти в год. По плану первый танкер терминал примет в 2009 году. До окончания строительства второго этапа трубопровода нефть в Козьмино будет доставляться железной дорогой. Правительство РФ обсуждает с китайским руководством

строительство ветки от Сковородино до границы с Китаем мощностью 15 млн т нефти в год с возможностью наращивания. ОАО «АК „Транснефть“» в ближайшее время передаст китайской стороне ТЭО для ознакомления и согласования сроков инвестиций в китайскую часть проекта.

