**Николай Токарев: восточное направление экспорта нефти надолго останется премиальным**

Президент "Транснефти" рассказал ТАСС о планах компании, продолжающейся борьбе с производством бензина на заводах-"самоварах", и предстоящем переезде в новый офис

Российская трубопроводная монополия "Транснефть" в последние годы активно развивала инфраструктуру экспорта нефти в восточном направлении, которое стало наиболее востребованным среди нефтяных компаний РФ. О новых планах компании, продолжающейся борьбе с производством бензина на заводах-"самоварах", проблемах на Украине и предстоящем переезде в новый офис в московском Сити, ТАСС рассказал президент "Транснефти" Николай Токарев.

**- Восточное направление экспорта по-прежнему является наиболее востребованным для нефтяных компаний. Как известно, через порт Козьмино на экспорт поступает новый сорт российской нефти – ВСТО, который торгуется с премией к традиционному Urals. На Ваш взгляд, надолго ли восточное направление экспорта останется премиальным?**

- На мой взгляд, восточное направление останется еще долгое время премиальным, во-первых, потому что здесь очень короткое транспортное плечо для потребителей. От порта Козьмино до той же Японии - меньше суток, до китайских потребителей – тоже сутки с небольшим. Это существенное преимущество по сравнению с транспортной логистикой другого поставщика - стран Персидского залива.

Ну, и конечно, качество нефти, которую предлагает Козьмино, оно значительно лучше, чем нефть из арабского региона. Это уже серьезный плюс в пользу Козьмино, которое долгое время будет иметь это преимущество по качеству. Ну а потом, увеличиваются объемы, значит увеличивается и круг потребителей, поэтому Козьмино и вообще восточное направление на длинный горизонт планирования будет востребованным. Да, самые главные преимущества восточного направления – это качество нефти и транспортная логистика, которая обеспечивает потребителям серьезную экономию средств.

**- Учитывая растущий интерес к экспорту через Козьмино, может ли это направление быть расширено до объемов свыше текущих 30 млн тонн?**

- Мы только что закончили расширение до 30 млн тонн, для Козьмино – это проектная отметка. Мы видим, что есть потребность, и наверное, в ближайшей перспективе эти объемы должны будут возрасти, поэтому задание проектировщикам дано. Сегодня они работают над проектом, где дополнительно будет увеличиваться резервуарный парк, будут проведены необходимые технические мероприятия. Но мы это делаем инициативно, исходя из сложившейся ситуации и наших прогнозов на будущее. Пока это наша инициатива.

В Козьмино есть условия для расширения, то есть там есть площадка, где можно строить резервуары, потому что иногда географические условия просто не позволяют это сделать. В данном случае это сделать можно.

Однако, речь идет об инвестициях, которые не предусмотрены в нашей долгосрочной инвестпрограмме, а это значительные суммы. И вот здесь возникает дилемма с направлением на Китай ("Транснефть" планирует дальнейшее расширение ВСТО и отвода на Китай. Протяженность трубопровода "Сковородино-Мохэ" составляет 67 км - прим. ред). Либо замораживаем деньги, строим какие-то объекты, которые будут неизвестно когда востребованы, либо мы отодвигаем их строительство на более поздний срок после того, как нас правильно сориентируют китайские потребители. Тогда за счет высвободившихся средств мы можем расширить Козьмино, а потом уже в последующей перспективе строить для Мохэ. Вопрос именно в этом.

Для расширения Козьмино, мы могли бы в какой-то части использовать и дивидендные выплаты, но они вопрос не решат, так как понадобятся средства другого порядка. Речь, по-видимому, может пойти о привлечении, внешних ресурсов. Либо это будут облигации, либо это будут прямые кредиты. Пока говорить об этом не имеет смысла, потому что вопрос пока открыт. Ясно, что нужны будут деньги, серьезные деньги. Где их брать – это уже технология финансистов.

**- В чем причина задержки расширения отвода от ВСТО на китайской территории? Связано ли это с технологическими сложностями?**

- Китайские партнеры к нам обращались по этому поводу. Приезжала даже большая делегация с просьбой оказать консультативную помощь по технологии строительства нефтепроводов в условиях вечной мерзлоты. У них такого опыта нет, у нас – это строительство ВСТО-1 и ВСТО-2, а сейчас и по проекту Заполярье - Пурпе.

Да, у нас есть такой опыт, у нас есть такие технологии. И, кстати, группа наших специалистов вчера получила дипломы лауреатов государственной премии правительства Российской Федерации за инженерные разработки: передовые, современные для нефтепровода Заполярье-Пурпе.

Мы, в общем-то, готовы оказать такое содействие и поделиться нашим опытом. Если дело дойдет до заключения каких-то соглашений по этому поводу, мы готовы помочь нашим китайским партнерам. Все это можно сделать, обо всем можно договориться. Предварительные переговоры уже состоялись. Однако, за 3 года (срок, на который отложено расширение китайского участка – прим ред) можно начать и кончить строительство новой тысячекилометровой ветки нефтепровода. Поэтому, когда нам говорят, что это может быть даже и не в 2018 год, а позже, то все это наводит на размышления. Так ли все обстоит, только ли технологические причины являются предметом задержки. Смею предположить, что есть проблемы иного порядка. Какие, мы пока не знаем. И для нас сегодня сложилась непростая ситуация.

Мы свои обязательства выполняем, мы тратим серьезные деньги, речь идет о миллиардах рублей, строим объекты, которые могут оказаться невостребованными, если китайские партнеры не будут своевременно выполнять свою часть в соответствии с Межправительственным соглашением. Надеюсь, что в ближайшей перспективе ясность наступит, потому что к этой теме подключилось и Министерство энергетики, идут консультации на уровне Межправительственной комиссии. Эта тема обсуждается и я уверен, что вопрос будет разрешен в ближайшей перспективе.

**- В ближайшие полгода Вы рассчитываете получить ответ на этот вопрос?**

- Может быть даже раньше, потому что все наши вопросы сформулированы, теперь мы ждем на них ответа от наших китайских партнеров.

- **"Транснефть" реализует еще один значимый проект на востоке страны – это нефтепровод Куюмба-Тайшет, который свяжет месторождения Восточной Сибири с ВСТО. Однако не для кого ни секрет, что здесь тоже есть проблемы. Нефтяные компании просят сдвинуть сроки подачи нефти, и у "Транснефти" возникает необходимость консервации стройки. Есть какие-то подвижки по этому направлению?**

- В следующем году "Славнефть" готова поставить в нефтепровод более 1 млн тонн нефти. Этого будет достаточно для заполнения самого нефтепровода, для проведения пуска-наладки, для всех подготовительных процедур.

Другие компании, которые в регионе, планируют начинать добычу, будут постепенно наращивать свои объемы сдачи. Надеемся, что так и произойдет. Но с временным сдвигом, что уже очевидно. Исходя из сроков ввода, будет идти постепенная загрузка нефтепровода.

- **Значит ли это, что вопрос о консервации строящегося нефтепровода, который уже обсуждался в правительстве, снят с повестки дня?**

- Речь шла о крайних мерах в случае, если бы пришлось консервировать. Ведь мы не можем сейчас остановить строительство нефтепровода, остановить, законсервировать на несколько лет, а потом опять вернуться и начинать дальше строить. Ну, представьте, сейчас в Заполярье остановить строительство, что там будет. А для консервации все равно нужен штат, который будет эксплуатировать станцию, там нужна электроэнергия, нужна охрана, нужно все профилактические мероприятия проводить. То есть работать в полном масштабе, как мы работаем фактически при загруженном нефтепроводе. Сейчас мы просто избегаем этих бросовых затрат, хотя бы в таком режиме уже начинаем постепенно наращивать объемы.

Я уверен, что, конечно, нефтяники тоже ускорятся, потому что Куюмба-Тайшет – это прямой путь в ВСТО. Если ты в ВСТО попал, то это значит, что те свои 50-60 долларов премии по сравнению с Балтикой в Козьмино ты получишь.

Зачем ждать у моря погоды, если это можно сделать быстрее и быстрее получать прибыль. Напомню, что так было и с ВСТО, тогда было очень много сомнений по наполнению трубопровода. Но как только "труба" появилась, сразу появилось два десятка компаний, готовых воспользоваться этим направлением. И все идет по нарастающей, и каждый год увеличиваются объемы. Так что, я думаю, здесь также будет.

**- То есть вопрос о компенсации дополнительных расходов "Транснефти" со стороны нефтяных компаний в случае консервации, тоже снят?**

- Нет, он не снят. Это произойдет в том случае, если ситуация будет крайняя, когда придется консервировать нефтепровод. Если этого не случится, ну, тогда значит, что и мы не будем жестко требовать исполнения поручений правительства. Хотя я бы не спешил с излишним оптимизмом. Давайте начнем работать.

- **Давайте теперь вернемся к западному направлению экспорта. В портфеле "Транснефти" по-прежнему остается проект Бургас-Александруполис, который позволит разгрузить трафик турецких проливов. Возможна ли сегодня реанимация этого проекта, могут ли появиться новые партнеры?**

- Давайте начнем с ретроспективы. Дело в том, что в 2007 году, когда обсуждался проект, была одна ситуация, у нас тогда еще не было таких транспортных систем, как БТС-2, "Восточная Сибирь-Тихий океан", у нас не было Усть-Луги, то есть существовало достаточно много ограничений экспортного потенциала. Тогда был дефицит мощностей, и постоянно возникали проблемы с "графиком". Бургас-Александруполис позволял нам в тот период диверсифицировать поставки нефти в Европу через Средиземное море. Именно тогда этот проект был более актуален для России, чем, скажем, сегодня.

Сейчас, если смотреть концептуально, то заинтересованность в этом проекте должна быть у казахской стороны, у Каспийского трубопроводного консорциума (КТК – трубопроводная система по транспортировке казахской нефти на экспорт через порт южная Озерейка в районе Новороссийска – прим ред). Мне кажется, что для КТК эта тема приобретает новое значение в логике расширения мощностей консорциума до 67 млн тонн, которое завершится уже в следующем году. Поэтому маршрут через Бургас в Средиземное море, наверное, в первую очередь более интересен для них. Ну и для казахстанских партнеров в целом, потому что у них в ближайшей перспективе запускается большой проект – Кашаганское месторождение.

В свое время вместе с казахстанскими партнерами мы пролетели по всему маршруту: побывали в Софии и Бургасе, в Афинах и Александруполисе. Хочу сказать, что проект реален, и что немаловажно - он готов. Немецкая проектная инжиниринговая компания ILF GmbH его подготовила, кроме того он оплачен, ну и ждет своего часа.

Вы знаете, не так давно сменился посол Греции в России, и у нас состоялся обстоятельный разговор как раз по поводу перспектив проекта Бургас-Александруполис. Греческие партнеры и сейчас заинтересованы в том, чтобы этот проект состоялся. Со своей стороны они готовы поддержать нашу позицию, наши инициативы, потому что мы тоже считаем, что проект имеет право на жизнь, он целесообразен.

Состоялись у нас консультации и с руководством компании Chevron (крупнейший частный грузоотправитель в КТК). Со стороны американских коллег мы тоже услышали достаточно позитивный настрой в части проекта Бургас -Александруполис. КТК набирает обороты, но ведь возможности Босфора не безграничны. Дополнительные объемы, которые появятся после расширения консорциума, будет протаскивать сложно, несмотря на то, что в Новороссийске вроде бы меньше нефти, но это мы компенсируем нефтепродуктами, таким образом, объемы особо не поменяются.

Однако буквально неделю назад болгарская сторона вновь вышла с инициативой прекратить существование управляющей компании Trans-Balkan Pipeline B.V. (Транс-Балкан Пайплайн Б.В. – компания - оператор проекта Бургас-Александруполис). Мол, мы вышли в одностороннем порядке, ну и зачем тогда эта компания. Но юридических оснований у болгарской стороны в одностороннем порядке выйти из этого проекта нет, и даже если они решат воспользоваться юридическим инструментарием, шансов у них немного.

Американские коллеги (Chevron – прим ред) обещали со своей стороны провести консультации с болгарскими партнерами. Поэтому я считаю, что у проекта есть будущее, он интересен хотя бы в силу того, что решит проблемы с Босфором.

- **А КТК может войти в проект в каком-то виде?**

- Я считаю, вполне. Мы даже предлагали новую модель. Но давайте посмотрим. Сейчас, пока КТК обходится теми возможностями, которые им предоставляет Босфор и Дарданеллы. Ну а дальше посмотрим…

**- Качество российской нефти ухудшается в части повышения содержания серы. "Транснефть" подготовила проект по выделению сернистой нефти в отдельное экспортное направление, что позволит поддерживать качественный уровень ее традиционных экспортных сортов. Как продвигается обсуждение вопроса о выделение высокосернистой нефти в отдельный экспортный поток?**

- Во-первых, следует сказать, что на сернистую нефть есть свой покупатель, есть заводы, которые технологически ориентированы на переработку такой нефти. Другой вопрос, как ее туда доставить, как ее сепарировать, как ее отделить от общего потока. Компании, которые сегодня без оптимизма смотрят на такую перспективу (владельцы высокосернистой нефти  - прим ред), конечно, за скобки выносят, одно из главных преимуществ - плечо, по которому эта нефть будет доставляться. Через Усть-Лугу оно короче, им платить нужно будет меньше, в этом их выигрыш и будет! Ну, а для других, которые выиграют, преимущества тоже очевидны.

Хотелось бы напомнить, что плотность нефти имеет такую же минусовую составляющую, что и высокая сера. Поэтому говорить только о том, что высокая сера – это плохо, было бы не совсем справедливо, есть еще несколько факторов, которые влияют на цену. Будем надеяться, что решение будет найдено, так как дискуссия очень жаркая, все заинтересованно в ней участвуют, варианты самые разные предлагаются. Но раз ситуация такая, то, я думаю, к какому-то балансу интересов мы должны все прийти!

**- Минэнерго рассчитывает, что к июню какие-то решения могут быть приняты?**

- Я знаю, что в начале июня, планируется совещание по этой серьезнейшей теме у Аркадия Дворковича. Все уже в теме, все уже помногу раз обсуждали этот вопрос. И сегодня, кстати, представитель Минэнерго находится у нас в НИИ ТНН, где уже предметно, так сказать, ему будет показано и объяснена методика, по которой "Транснефть" считала свои предложения. Работа ведется и, поскольку решать надо, то это значит, что решение будет принято в ближайшее время.

- **Есть ли понимание, что высокосернистая нефть будет востребована на международном рынке?**

- Пробные партии сернистой нефти уже поставлялись через Усть-Лугу. Конечно, это не очевидно, что системно по такой цене рынок будет покупать эту нефть. Но то, что интерес к ней сразу же проявился у покупателей, с ней не бегали по рынку, не предлагали, а она ушла в момент, говорит о многом. Мы знаем, что многие заводы, которые строились в 70-е, 80-е годы, были ориентированы на нашу нефть и высокую серу. Поэтому все эти заводы, мне кажется, и будут с удовольствием ее брать. Сомнений в том, что рынок у этой нефти будет, никаких нет. Поэтому технологическая задача для "Транснефти" - обеспечить выделение этого потока, что мы готовы сделать. Но, конечно, владельцы высокосернистой нефти переживают, что доходность будет ниже, поскольку в смеси с другими сортами, у них была обеспечена более преференциальная цена. Но это, конечно, такие расчеты, которые надо проверять жизнью.

- **Хотелось бы теперь коснуться перспектив порта Махачкала на Каспии. Заинтересована ли "Транснефть" поддержать реконструкцию порта в Махачкале?**

- На сегодняшний день останавливает неопределенность с ресурсами, которые могут переваливаться через порт Махачкала. Если говорить об объемах нефти из Туркмении, то они напрямую связаны с поставками туркменской нефти в Иран. До введения санкций туркменские нефтяники поставляли свою нефть в иранский порт Нека. С введением антииранских санкций эти объемы нужно было тоже куда-то реализовывать. Часть из них уходила в нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан, какая-то часть – на Махачкалу.

Сегодня мы имеем небольшой объем туркменской нефти, также небольшой объем – примерно 3,5 млн тонн – казахстанской нефти. Но казахстанские партнеры нас предупредили, что после завершения строительства нефтехимического комбината в Актау, этот объем, значительно сократится, поскольку они будут обеспечивать ресурсом это новое предприятие. И остается транзит из Азербайджана в Новороссийск, но это транзит тоже по объемам понятен, и расти вряд ли будет. Но он не касается порта Махачкала.

Завтра будут сняты санкции с Ирана, и туркменские партнеры уйдут на Нэку, им так удобнее, все рядом. Казахстанские партнеры сократят объем, потому что самим нужно, и что-то там предусматривать в условиях неопределенности, тем более инвестировать, было бы, наверно, не по-хозяйски. Поэтому пока не спешим, жизнь покажет, пока пять с небольшим миллионов тонн мы через территорию Дагестана в направлении Новороссийска имеем, ну и ориентируемся на такую перспективу, о которой я сказал.

**- Теперь давайте перейдем к проблемам компании на Украине. По выигранному иску, подтверждающему права "Транснефти" на нефтепродукты в трубе на Украине, есть прогресс в части возврата нефтепродуктов? Какова судьба самой трубы, национализированной решением украинского суда?**

 - Вы знаете, вряд ли скажу что-то новое, но на Украине все плохо, в том числе и с нашим 1,5-тысячным участком продуктопровода, который проходит по ее западной части. Украинские суды с периодичностью раз в две недели принимают противоречивые решения. Я уже сбился со счета, сколько их было! В одном случае принимается решение о национализации, в другом - не национализировано, но статус "трубы" неопределенный, потому что требуются какая-то дополнительная экспертиза.

По-прежнему 90 тыс. тонн дизтоплива, принадлежащего "Башнефти, сегодня в "трубе". Сначала украинские суды утверждают, что эти нефтепродукты принадлежат им. Следующее решение суда: нет, они принадлежат России. За короткий промежуток времени с нашим предприятием на Украине происходят разные коллизии, а ведь там работает 800 человек, которым не платится зарплата, не говоря о налогах.

Украинская "труба" вся настолько продырявлена (врезки – прим ред), что мы уже не знаем, сколько фактически в ней находится дизтоплива.

Высший арбитражный суд Украины еще полтора месяца назад вынес вердикт, что нефтепродукты, находящийся в "трубе", принадлежат российскому производителю. Что после этого должна сделать украинская сторона – разрешить снять пломбы и отправить продукты дальше в Венгрию, которая и оплатила этот продукт.

Ничего подобного. Таможня нам полтора месяца не разрешает снять пломбы. Хотя  - вот же решение суда, вы же обязаны его исполнить. Но нет, то на документе слишком синяя печать и она им не нравится, и они будут запрашивать копию судебного решения самостоятельно, требуя из Киева чуть ли не оригинал этого судебного решения. И тогда украинская таможня готова подумать о каком-либо решении.

И так постоянно! Вот сегодня там опять какой-то очередной суд, потом три апелляции и все это сопровождается вакханалией, когда с флагами и в камуфляже идут под лозунгами, извиняюсь, "бить москалей". И все это продолжается и продолжается уже бесконечно долго.

Мы не видим там (на Украине – прим ред) спокойной жизни для себя, даже если все нормализуется, и все решения будут приняты и мы вернем нашему предприятию статус годичной давности. Однако, украинской стороне, наивно было бы рассчитывать, что забрав у нас "трубу" или национализировав ее вместе с продуктом, они и дальше будут эксплуатировать этот участок в прежнем режиме, а российская сторона будет поставлять продукт, компенсировать хищения. За три года из этой трубы украдено дизтоплива на 67 млн долларов. А мы на эту сумму должны были возместить похищенные нефтепродукты. В итоге получается, что в течение года дополнительно заплатили 15-17 млн долларов, компенсируя украденное, а при том за транзит мы получили 7,5 млн долларов. Поэтому, мне кажется, здесь все очевидно, и перспектива не имеет никакой позитивной истории.

**- То есть в перспективе это списание трубопровода на Украине?**

- Я бы сказал, что это не списание, это прямой ущерб к сожалению. Это как угодно, - хищение. Они (Украина – прим ред) наивно рассчитывают, что все будет продолжаться, как и ранее,  что мы будем давать нефтепродукты, будем продолжать работать и все будет хорошо. Откуда такая уверенность? Не знаю. Вроде взрослые люди, должны понимать, но тем не менее.

- **В "Транснефти" не так много, как ранее говорят о врезках в трубопроводы с целью хищения нефти? Какова сейчас эта тенденция?**

- Динамика за текущий год позволяет уже с оптимизмом оценивать перспективу в этом отношении. Если раньше, в 2013 году их было каждый день по одной, то есть 367 врезок по году и в продуктовые, и нефтяные трубы, то в следующем году, в 2014, их было уже 320 с небольшим, чуть-чуть, но меньше. Но как раз в 2014 году появился ряд законодательных нормативных документов, который и развернул правоохранительные органы, в первую очередь МВД к этой проблеме. Мы сами также предприняли очень много усилий для того, чтобы эту работу организовать по-новому, наладить кооперацию с силовыми структурами. Результат, конечно, сразу проявился, потому что и хищения, то есть дисбаланс нефти у нас значительно сократился, и количество врезок сократилось. За 4 месяца этого года их было 60, ну если так экстраполировать, то примерно 180, около 200, может быть в этом году. Существенное снижение!

Кроме того, если раньше до суда доходили единицы дел о врезках и хищениях, если только кого-то задерживали во время хищения, то сейчас буквально за несколько месяцев достаточно серьезные процессы прошли, например, в Иркутской области. Там целая группа людей была задержана, а руководитель преступной группы получил срок 20 лет, участники тоже получили большие сроки. В Ульяновской области тоже была задержана большая группа, которая занималась воровством нефти. И они тоже получили сроки. Сейчас работа качественно отличается от той, что была еще год-полтора назад на этом направлении. Очень интересные, можно сказать комичные ситуации происходят в Ленинградской области. Там хищениями занимаются так называемые латышские группы. Они, де-юре латыши, но когда начинаешь читать фамилии, то все "Петровс", "Кузнецовс", Ивановс". Но в последнее временя, и в Ленинградской области мощно провели мероприятия, которые позволили снизить потери, снизить количество врезок и задержать большое количество тех, кто занимался криминалом на нашей трубе.

**- Когда может быть закрыта проблема врезок и хищения?**

- Вот пока существуют так называемые самоварные НПЗ, всегда будет спрос на ворованную нефть. За счет чего существуют "самовары"?! Ведь пошлины на нефтепродукты, особенно на темные, очень высокие, а со следующего года будут еще выше. И чтобы этот заводик выжил, ему надо иметь бесплатную нефть, потому что покупать ее он не в состоянии, налоги платить не в состоянии, пошлины экспортные платить на продукты, которые они поставляют, не в состоянии. Значит, остается только одно – рынок ворованной нефти. Пока самовары живут, спрос на ворованную нефть всегда будет!

Хотя, конечно, "самовары" обречены, но все-таки пытаются выжить любыми способами. С одной стороны, ориентируются на ворованную нефть, а с другой стороны, пытаются найти административный ресурс, который, ну как-то эту агонию продлит. Находят!

Есть Правила подключения НПЗ к магистральным нефтепроводам, эти правила достаточно жесткие, они предписывают когда, в каком случае этот заводик может быть подключен к нефтяной трубе. Так вот мы отмечали уже несколько попыток, когда то слева, то справа пытаются облегчить жизнь этим заводикам. Все это заканчивалось тем, что на уровне правительства такие попытки пресекаются. Но сегодня по ведомствам пошел новый циркуляр: давайте исключим требование о государственной экспертизе проекта из Правил о подключении НПЗ к магистральным нефтепроводам. Можно будет просто обратиться в "частную лавочку", она выдаст экспертное заключение, что проект хороший и можно подключаться и всем будет хорошо.

Конечно, всем видно, что это опять очередная попытка дать глоток воздуха этим самоварчикам. Но мы все тоже видим, и реагируем соответственно, и Ростехнадзор в том числе.

**- Сейчас самым насущным вопросом для экономики страны является решение вопроса с импортозамещением. Вы реализуете интересный проект в Челябинске по созданию отечественного производства насосного оборудования. Строительство завода закроет потребности "Транснефти" в этом виде оборудования?**

- Полностью! Сейчас мы частично закупаем оборудование у итальянских партнеров, с которыми реализуем совместный проект по строительству завода. Одновременно разрабатывается конструкторская документация, обучается персонал и со следующего года мы локализуем технологию производства на новом совместном предприятии в Челябинске. К концу 2016 года, мы рассчитываем, что вся технологическая цепочка будет запущена на площадке нового завода. Сегодня частично уже используются компоненты российского происхождения. Это системы подготовки специальной жидкости, а также маслосистемы, что примерно составляет 15% от всего цикла по производству насосов. Работа идет полным ходом и достаточно успешно.

- **Какие еще есть узкие места по оборудованию и технологиям в среднесрочной перспективе?**

- Проблемы остаются, это, прежде всего, электроника, средства связи, здесь многое надо сделать и пока, к сожалению, мы это импортируем. Но и над этим мы работаем, поставлены задачи нашему НИИ "Транспорта нефти и нефтепродуктов", которое включило это направление в свою программу НИОКР. Но в один день, в один год, конечно, такие вопросы не решаются. Да может быть и не все нужно делать своими силами, есть вещи, которые проще купить.

**- Николай Петрович, у компании пока небольшой собственный офис, сотрудники компании распылены по офисным помещениям по всей столице. Когда у "Транснефти" появится новый большой красивый дом?**

Сейчас для компании как единого организма существует одна большая проблема – это рассеянность наших подразделений по городу. В буквальном смысле от края и до края Москвы раскиданы наши управления, отделы, структурные подразделения. И, конечно, в таком режиме осуществлять нормальную работу, координацию очень сложно, потому что все связано с поездками. Вы знаете, как по Москве сегодня ездить. И это крайне неудобно, большие потери рабочего временим, издержки, конечно, что не может не сказываться на работе предприятия. И мы давно пришли к выводу, что надо приобрести офис, в котором бы разместилось большинство наших служб.

За три последних года мы обследовали, посмотрели, познакомились со всеми крупными стройками, которые за это время велись и предлагались к продаже в Москве. Смотрели все: и старые, и новые. Так если в одном случае нас устраивает, где находится предлагаемый офис и сколько там квадратных метров, то обязательно сталкиваемся с какими-то ограничениями, так называемыми красными линиями. В другом, собственниками являются 250 каких-то акционеров, с которыми надо договариваться. В третьем случае – непонятные юридические обременения и судебные ограничения. Ни один из вариантов не был понятным, нормальным, чтобы устроил сразу и безоговорочно. Всегда что-то нужно было или достраивать, или перестраивать, или ждать решения судов, все с определенными рисками.

К счастью, тот офис, который мы нашли сегодня, оказался свободным от всех этих проблем, он фактически уже закончен, у владельцев есть право собственности, есть акты приемки строительных работ. В июне завершатся все строительные работы на этом объекте. Мы рассчитываем, что после этого завершаем всю юридическую процедуру по оформлению договора и контракта на покупку офиса. Затем начинаем заниматься подготовкой всей инженерии, разработкой дизайн-проектов, то есть вплотную готовиться к адаптации офиса под наши требования и нужды. По всем расчетам, наверно середина следующего года или третий квартал следующего года – это срок, который мы будем ставить подрядчикам для завершения и подготовки офиса к переезду сотрудников.

Процентов 80 наших сотрудников должны быть размещены в этой башне (башня "Эволюция" в Москва-Сити – прим ред), она очень красивая и сегодня вместе со Спасской башней и наряду с храмом Василия Блаженного, я рискну привести такое сравнение, она может стать визитной карточкой города. В сочетании со стариной вид должен быть многообещающим, ну это вообще интересно.