

Прямая речь. Семен Вайншток на "Эхе"

А. ВЕНЕДИКТОВ – Добрый день, у микрофона Алексей Венедиктов, у нас сегодня в гостях президент «Транснефти» Семен Михайлович Вайншток, добрый день.

С. ВАЙНШТОК – Здравствуйте.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Поскольку тот проект, который сейчас бурно и активно обсуждает общество, я имею в виду прокладку трубы мимо озера Байкал, интересует только этот участок, честно говоря, очень много вопросов пришло к нам, в частности, из Иркутска, вы их видели, я вам их показал, по Интернету, очень много людей беспокоится по поводу экологии, прежде всего, озера Байкал, я хотел бы вам задать вопрос. Семен Михайлович, это зачем нужно государству, зачем нужно там прокладывать трубу, в чем смысл, в чем целеполагание этого проекта?

С. ВАЙНШТОК – Во-первых, я должен поблагодарить людей, которые проявили такую гражданскую позицию, проявили свою заботу о большой ценности России, о ценности всего мирового сообщества, об озере Байкал. Мы совершенно союзники с ними и мы не противостоим их мнению. А зачем, собственно, нужен этот проект. Что сегодня имеет Россия и чем она обеспечена при экспорте своих ресурсов. Если в 99 году возможности РФ по экспорту нефти составляли 132 млн. тонн нефти в год...

А. ВЕНЕДИКТОВ – Это что, пропускная способность?

С. ВАЙНШТОК – Пропускная способность трубопроводного транспорта. Кстати, она ничуть не изменилась со времен Советского Союза, тогда, когда Советский Союз добывал 604 млн. тонн нефти в год, транспортные возможности, экспортные возможности СССР составляли 132 млн. тонн нефти в год. Сегодня же благодаря усилиям нашего правительства, «Транснефти» и, я не скрою, прямого участия нашего президента в этом вопросе, возможности России увеличены до 260 млн. тонн нефти в год. И сегодня, когда мы рассматриваем вопросы и много острых вопросов по тому, как тратить стабилизационный фонд, мы все должны хорошо понимать, что стабилизационный фонд сложился именно потому и, собственно, случился именно потому, что у России возникли такие возможности экспортные. А стабилизационный фонд - это экспортная пошлина на экспорт нефти.

А. ВЕНЕДИКТОВ – А зачем именно этот проект все-таки?

С. ВАЙНШТОК – Да, а теперь мы подходим, собственно, к ответу на ваш вопрос. В 60-е гг. путем определенных спекуляций трейдеры на рынке опустили цену Urals по сравнению с Brent на достаточно большую величину. И сегодня объективно Европа перекармлена нефтью. И если говорить о том, есть ли причины для такого неравенства, для такой дискриминации, то мы видим, что таких причин нет. И фракционный состав нашей нефти, и все ее другие показатели не предполагают такой большой разницы в цене. В то же самое время работает закон экономики, если избыточное предложение, то цена снижается.

А. ВЕНЕДИКТОВ – А у нас цена повышается.

С. ВАЙНШТОК – А у нас цена снижается все равно по сравнению с Brent. Действительно, снижается и, действительно, мы присутствуем в этой дискриминации. Что дает нам проект на восток.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Я напомню нашим слушателям, что этот проект называется «Восточная Сибирь - Тихий океан» или замечательное сокращение ВСТО.

С. ВАЙНШТОК – Что он дает, первое, это диверсификация направлений экспорта наших продуктов. Второе, я бы, наверное, не поставил бы, не ранжировал бы таким образом, что первое, что второе, сегодня на территории Восточной Сибири, Дальнего Востока объективно плотность населения - одна молекула на 100 км. И то, что там не развиты ни производственные силы, ни производственные отношения, что там нет экономики, практически нет цивилизованной развитой инфраструктуры.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Т.е. вы хотите сказать, Семен Михайлович, что это не для Китая, а для Восточной Сибири?

С. ВАЙНШТОК – Абсолютно. И если не придет труба, то восточносибирская нефтегазовая провинция не будет развита.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Т.е. это какой-то у вас цивилизационный фактор, эта труба, труба как цивилизационный фактор?

С. ВАЙНШТОК – А вопрос, вопрос философский, что первично, труба или развитие месторождений? Мы имеем факт, что после 20 лет и более уже действующей железнодорожной структуры развитие Восточной Сибири не наблюдается.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Т.е. железная дорога не сработала? БАМ не сработал?

С. ВАЙНШТОК – Мы видим, что она не явилась побудительным мотивом для того, чтобы организовать развитие восточносибирского региона.

А. ВЕНЕДИКТОВ – А вы считаете, что труба?

С. ВАЙНШТОК – А я не считаю. Я вижу, что только продекларировав строительство трубы, мы уже сегодня получили от двух нефтяных компаний, «Сургутнефтегаза» и «Роснефти», просьбы по выдаче технических условий на врезку в будущую трубу. И они уже сейчас активнейшим образом начинают освоение Толоканского и Верхнечонского месторождений.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Т.е., смотрите, Семен Михайлович, что вы сказали. Вы сказали, что здесь экономика первична. Недавно был проведен опрос, общеевропейский опрос, имею в виду Западной Европы, людям задавали простой вопрос, для вас первично что, экология, в понимании Западной Европы, или экономика. 73% населения сказали - экология первична, экология, а не экономика.

С. ВАЙНШТОК – Вы знаете...

А. ВЕНЕДИКТОВ – Поэтому вопрос у меня не вообще о цивилизационном, а все-таки об этом участке.

С. ВАЙНШТОК – Я попытаюсь вам на него ответить.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Риски, риски.

С. ВАЙНШТОК – Если мы, если бы вы спросили у меня, я буду в 27% или в 73%.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Легко, считайте, я спросил.

С. ВАЙНШТОК – Я в 73%, несомненно.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Экология первична?

С. ВАЙНШТОК – Первична, несомненно.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Тогда объяснитесь.

С. ВАЙНШТОК – И тогда я вам объясню. Смотрите, что у нас произошло с 99 года. Есть такой показатель у трубопроводчиков, как коэффициент аварийности. Что это такое, это количество аварий на 1000 км. Так вот, если в 99 г. этот коэффициент равнялся 0.27, то в 2005 он равняется 0.04. Мы в 7 раз уменьшили количество аварий.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Но иногда бывает достаточно одной аварии.

С. ВАЙНШТОК – Достаточно, да.

А. ВЕНЕДИКТОВ – В таком месте, Байкал, в тонком месте, и все.

С. ВАЙНШТОК – Абсолютно.

А. ВЕНЕДИКТОВ – И все, и там четыре сотых потом объясняй.

С. ВАЙНШТОК – Да, это, действительно, так. И те расчеты, и те меры, беспрецедентные меры, которые мы

предприняли в этом проекте, не предполагают возможным вообще попадание нефти в Байкал.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Семен Михайлович, как вы можете говорить за природу? За природу? Землетрясение, усталость материалов?

С. ВАЙНШТОК – Взрыв.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Взрыв, абсолютно верно.

С. ВАЙНШТОК – Да, действительно, и в методологии вероятностного анализа по расчету возможных аварий и это было рассчитано и предусмотрено.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Как все можно предусмотреть, я не знаю?

С. ВАЙНШТОК – Понимаете, всего предусмотреть нельзя, одно можно сказать твердо, что любая технологическая система несет в себе определенные риски, несомненно. Мы видим и отказы оборудования на космических кораблях.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Конечно.

С. ВАЙНШТОК – Мы видим массу, я сегодня прочел в печати, что отказал, оказался неисправным вертолет президента США. Да, несомненно, все технологические вопросы, они несут в себе риски. Но столько рубежей защиты, которые мы себе построили в этой конструкции, не предполагают возможным. Самое плохое, что мы видим в случае, когда все рубежи у нас будут исчерпаны, это попадание нефти в Байкал, 171 кг.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Как?

С. ВАЙНШТОК – В то самое время, это расчетно, в то же самое время...

А. ВЕНЕДИКТОВ – В случае, если все рубежи преодолены, все взорвалось, разлетелось, разбежалось, 171 кг, это много или мало? Пленка поверху и все.

С. ВАЙНШТОК – 171 кг - это много или мало, спасибо вам за вопрос.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Да пожалуйста.

С. ВАЙНШТОК – Я попытаюсь спросить вас, как вы считаете, сейчас сколько через Ангару впадает нефтепродуктов в Байкал?

А. ВЕНЕДИКТОВ – Я не знаю даже, не занимался, не знаю, не знаю, скажите, сколько?

С. ВАЙНШТОК – 500 тонн в год. Это много или мало, это пленка, это, я не знаю, это что, полиэтиленовый мешочек, это что? И другие притоки, которые сегодня несут нефтепродукты в Байкал.

А. ВЕНЕДИКТОВ – И все-таки, Семен Михайлович, почему так близко, 800 м, сейчас, как вы знаете, по-моему, сегодня депутаты внесли изменения в водный кодекс, что, возможно, приблизят трубу еще на 300 м, кстати, собираетесь ее приближать, пользуясь новой поправкой в кодекс, или нет? Или все уже прочерчено?

С. ВАЙНШТОК – Во-первых, мы закончили проект.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Т.е. прочерчено?

С. ВАЙНШТОК – Прочерчено, именно так и именно на 800 м, и не потому, что «Транснефть» не хочет уйти на 800, там на 80 км или на 800 м.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Почему не отодвинуться еще на 5 км?

С. ВАЙНШТОК – Абсолютно правильный вопрос.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Не такие деньги, на самом деле, кажется.

С. ВАЙНШТОК – Вы правы, это если бы смотреть из Москвы. Знаете, у нас были интересные переговоры с Минприроды, и мы по моему предложению пошли вот на что, давайте вы, Минприроды, ваша независимая комиссия, поедете вместе с нами на Байкал. И ровно столько, сколько вы укажете добавить метров от того, что мы уже указали, ровно столько мы и сделаем. И когда они полетели туда и когда они увидели скалы, 83

градуса, и вернулись обратно, сказали - извините, мы были не правы, это максимум возможного, что можно предложить.

А. ВЕНЕДИКТОВ – А было предложение, какой-то маршрут по верху, по-моему.

С. ВАЙНШТОК – Да, было такое предложение.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Что это давало бы или не давало бы, скажем так, если взвесить?

С. ВАЙНШТОК – Это что давало, это на 2 200 км трубопровода дополнительная протяженность 900 км, он становился экономически нецелесообразным.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Скажите, пожалуйста, мне говорят, что стоимость проекта 16 млрд., это правильно?

С. ВАЙНШТОК – Это неправильно.

А. ВЕНЕДИКТОВ – А что правильно у нас?

С. ВАЙНШТОК – Правильно две цифры. Первая цифра, весь проект - это 11.5 млрд., половина, до Сковородино, это 6 млрд. 600 млн. долларов. Это правда.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Какова была, я попытаюсь вас поймать сейчас.

С. ВАЙНШТОК – Ловите, пожалуйста.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Какова, попробую, какова отдача от проекта, когда он окупится, если он пойдет, зайдет, полностью заполнен, понеслась?

С. ВАЙНШТОК – Вы знаете...

А. ВЕНЕДИКТОВ – С учетом цен на нефть средних.

С. ВАЙНШТОК – Надо быть...

А. ВЕНЕДИКТОВ – Просто я хочу подсчитать эти 900 км, которые добавляются, вы догадались, да?

С. ВАЙНШТОК – Конечно, я догадался.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Ну так?

С. ВАЙНШТОК – Я вам сейчас скажу, чтобы было понятно, что цены на транспорт нефти совершенно никак не зависят от цены на нефть. У нас самые низкие тарифы в мире на транспорт нефти. И поэтому мы не можем говорить, когда окупится такой синергический эффект когда будет, произойдет, да, мы считаем, что труба должна окупиться в пределах 17-18 лет.

А. ВЕНЕДИКТОВ – А если добавить 900 км?

С. ВАЙНШТОК – Она не окупится вообще.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Я еще вам задам один вопрос, естественно, не являясь специалистом, тем более в трубах, мы очень часто знали и читали во время чеченских событий о том, что в трубы врезались диким образом и отводили газ, нефть и т.д. Есть ли гарантия, предположим, вы все выставите, вы защитили, вы настроили, защитили и пошли, нефть пошла. Есть ли гарантия, что некие дикие товарищи, которые лакомый кусочек, там нет ничего, начнут врезаться, в результате труба изменит возможности защиты.

С. ВАЙНШТОК – На этот счет отданы определенные распоряжения МВД, и это будет, действительно, особая, особо защищенная зона.

А. ВЕНЕДИКТОВ – От диких таких?

С. ВАЙНШТОК – От любых вторжений.

А. ВЕНЕДИКТОВ – И все-таки, знаете, такое резкое неприятие, особенно там, рядом с Иркутском и в Иркутске, этого проекта. Мы сейчас не будем говорить о политических составляющих, каждый политик делает на чем может, и, тем не менее, почему вы не убедили людей, почему вы не убедили политиков там на месте, не

убедили очень много знаковых людей в том, что это безопасно? Я говорю о контактах с этими людьми.

С. ВАЙНШТОК – Да, понятно.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Решили силовым образом через правительство, через Минтопэнерго, решили и все, не надо убеждать, правительство решило, поехали строить?

С. ВАЙНШТОК – Вы знаете, вы являетесь заблудившимся человеком вместе со многими заблудшими.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Это бывает, я обычно выхожу из леса, с вашей помощью.

С. ВАЙНШТОК – Давайте мы восстановим всю картину. Первое, мы провели общественные слушания, мы были совершенно открыты во время проектирования этого маршрута, совершенно. И могу вам сейчас сказать, что подавляющее большинство людей ждут «Транснефть» в этом регионе, ждут теперь.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Это что, рабочие места, что это?

С. ВАЙНШТОК – Это и рабочие места, и другая социальная политика, понимаете, многие, я вам могу сегодня сказать, что если бы не «Транснефть», то аэропорт в Тынде уже бы умер. Но я хотел бы обратить ваше внимание вот на что. Когда я говорю, что у нас есть определенная уверенность в том, что в случае самых невероятных коллизий, которые могут случиться с трубой, все равно она защищена от Байкала, Байкал защищен от проникновения нефти в Байкал, что я имею в виду. Мы идем вдоль железной дороги. Причем железная дорога идет в ста метрах от Байкала, мы идем в 800 м. И насыпь железной дороги являет собой естественную дамбу, которая даже в случае, если, приведу вам такой чисто технический, у нас 50 тыс. км трубопровода, средняя толщина стенки трубы - 9 мм. В районе Байкала толщина стенки трубы 27 мм. Если по всем остальным трубопроводам, по нормативам, расстояние между секущими задвижками 32 км, то в этой особой зоне 4-5 км. Если мы нигде не принимаем подобной стали с особой пластичностью и прочностью, как в этом случае, то именно здесь она применяется. Если нигде в мире не применяются так называемые умные ставки, которые контролируют состояние тела трубы в течение ее жизни...

А. ВЕНЕДИКТОВ – Т.е. усталость материалов, в данном случае?

С. ВАЙНШТОК – В том числе, и если у нас, а у нас они зафиксируют какие-то напряжения в трубе, которые могут послужить основанием для какого-то нарушения целостности трубы через полгода, мы узнаем это на 6 месяцев раньше и примем уже меры. Если мы, несмотря на то, что предприняты эти все беспрецедентные меры, предполагаем 100% обеспечить боновыми заграждениями реки, которые, мимо которых мы проходим, мы обеспечиваем там природоохранный флот, мы обеспечиваем передвижной аварийный поезд и т.д. Мы сегодня ведем переговоры с академией наук с возможностью применения специальных датчиков, несколько тысяч датчиков, с учетом системы навигации, которые будут фиксировать движки пластов и предвещая какие-то либо землетрясения, мы можем на данном локальном участке получать о них информацию. Это громадные деньги, которые мы направили на защиту озера Байкал.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Вы азартный человек, Семен Михайлович, я на вас сейчас смотрю, вы с такой, знаете ли, не яростью, а, как сказать, страстью об этом говорите. А вы понимаете, что теперь история, эта история, Байкал-труба, прибавилось третье слово - Вайншток, что теперь напрочно и не только на это поколение вы так свое имя кладете сверху, как гарантия?

С. ВАЙНШТОК – Вы знаете...

А. ВЕНЕДИКТОВ – Что вы связаны.

С. ВАЙНШТОК – Несомненно, несомненно. Во-первых, я инженер, вернее, так я бы сказал, во-первых, я инженер-строитель.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Я просто, извините, я хочу вам сказать, что я думаю, что вы знаете трагедию в Трансваале.

С. ВАЙНШТОК – Да.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Знаете Нодара Канчели.

С. ВАЙНШТОК – Да.

А. ВЕНЕДИКТОВ – И человек, который, сейчас трагедия у человека, погибли люди, обрушились здания, он очень переживает, я знаю, он просто черный ходит, но даже гибель людей, Байкал - это уже мировое достояние.

С. ВАЙНШТОК – Вы правы.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Вы понимаете, о чем я говорю?

С. ВАЙНШТОК – Да, совершенно понимаю. Высока, очень высока цена ошибки, и вместе с тем мы твердо убеждены в том, что все меры, исключительно все, предприняты для того, чтобы ничего не произошло.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Я напоминаю, что в прямом эфире Семен Михайлович Вайншток. Еще один вопрос перед новостями, у нас одна минута, Семен Михайлович, практический вопрос, каков календарь строительства, начало, конец?

С. ВАЙНШТОК – Мы должны буквально в ближайшее время вскрыть уже тендерные документы, выявить победителей.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Победителей на что, простите?

С. ВАЙНШТОК – Победителей уже на строительство.

А. ВЕНЕДИКТОВ – На строительство?

С. ВАЙНШТОК – На строительство, да. И приступить у строительству.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Это когда, месяц?

С. ВАЙНШТОК – Мы полагаем, что это будет апрель-май.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Апрель-май и затем это строительство будет идти сколько?

С. ВАЙНШТОК – До конца 2008 г.

А. ВЕНЕДИКТОВ – И вы должны 1 января 2009 г. запустить?

С. ВАЙНШТОК – Кто вам сказал?

А. ВЕНЕДИКТОВ – Я задал вопрос.

С. ВАЙНШТОК – Может быть, это будет 24 декабря.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Хорошо, я думаю, что до этого времени уж мы точно доживем, я напоминаю, у нас в гостях Семен Вайншток, президент «Транснефти», сейчас будут новости и реклама, затем мы вернемся в студию, есть еще несколько вопросов, касающихся трубы. Все на восток, дранк нахостен, как говорили некоторые наши общие знакомые.

НОВОСТИ

А. ВЕНЕДИКТОВ – У нас сегодня в «Особом мнении» Семен Вайншток, президент АО «Транснефть». Семен Михайлович, наши многие слушатели, зрители, которые сейчас слушают передачу, указывают нам с вами со словами - стыдно, это неправильно, Ангара не впадает в Байкал, она вытекает из Байкала, как она может туда нести нефть?

С. ВАЙНШТОК – Совершенно правильно. Я лишний раз убеждаюсь в том, какие хорошие люди живут на этой территории, вообще мне нравится креативность и высокий интеллект населения, которое проживает в областях, по которым пройдет наша труба. И я совершенно согласен, я оговорился, дело в том, что ежегодно в озеро Байкал поступает с речным стоком реки Верхняя Ангара 130-190 тонн нефтепродуктов, это порядка 500 кг в сутки поступает.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Это Верхняя Ангара?

С. ВАЙНШТОК – Это Верхняя Ангара. А река Тья - это 20-30 тонн нефтепродуктов тоже приносится в Байкал. Так что еще раз благодарю за такое.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Слушают внимательно и смотрят.

С. ВАЙНШТОК – Да, за активную позицию.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Скажите, пожалуйста, мы очень хорошо знаем позицию правительства, поскольку оно подписало, оно в смысле Фрадков Михаил Ефимович подписал 31 декабря 2004 г. постановление по ВСТО, «Восточная Сибирь - Тихий Океан», но мы не знаем позицию президента Путина. А есть ли позиция у президента, и могли бы вы нам рассказать про нее? Вы с ним об этом говорили?

С. ВАЙНШТОК – Знаете, что я вам должен сказать, что самая тяжелая экспертиза у «Транснефти» - это президент В.В. Путин.

А. ВЕНЕДИКТОВ – В чем тяжесть-то, Семен Михайлович?

С. ВАЙНШТОК – А я вам сейчас объясню. Когда мы прошли все технологические проверки, когда мы закончили полностью свой проект, он поручает новым и новым и новым ведомствам перепроверить и еще раз перепроверить. Этими вопросами конкретно занимаются лично Грызлов Борис Вячеславович, лично занимается Смирнов, я извиняюсь, Миронов.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Сергей Михайлович?

С. ВАЙНШТОК – Сергей Михайлович, который просто использует свой профессиональный опыт как геофизик, и мне приходилось с ним встречаться, с документами, с картами, с сейсмопрофилями и т.д., на просто таком профессиональном уровне разговаривать о проекте. И поэтому когда уже все вопросы были сняты, все равно президент говорит, посмотрите еще возможности, чтобы эта жемчужина России, как он ее называет, озеро Байкал, никоим образом даже гипотетически не могло пострадать.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Т.е. можно ли сказать, что это у него на контроле?

С. ВАЙНШТОК – Да, можно сказать...

А. ВЕНЕДИКТОВ – Когда в последний раз вы с ним на это тему разговаривали?

С. ВАЙНШТОК – Это было буквально чуть больше недели назад.

А. ВЕНЕДИКТОВ – А в следующий раз когда будете разговаривать?

С. ВАЙНШТОК – Это не от меня зависит.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Понятно. Семен Вайншток у нас в эфире. Будем надеяться, что множественная система проверок и перепроверок все-таки минимизирует риски, не знаю, насколько вы убедили наших слушателей. В любом случае, думаю, Семен Михайлович, нужно и в Иркутске с людьми разговаривать, не столько в Москве, может быть, люди, я думаю, искренне беспокоятся, искренне боятся. Искренне.

С. ВАЙНШТОК – И они правильно боятся. Я недорассказал, просто в 150 м проходит железная дорога, вероятность аварии на железной дороге 10 в минус второй степени. В то же самое время вероятность аварии трубопроводного транспорта - 10 в минус седьмой степени.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Семен Михайлович, когда происходит авария, уже степень та или иная, уже про нее не помнят, согласитесь?

С. ВАЙНШТОК – Вы правы, вы правы, я говорю, что сейчас вероятность попадания нефти в Байкал в 100 тыс. раз выше, чем если это будет осуществляться по трубе.

А. ВЕНЕДИКТОВ – А, сейчас в 100 тыс.? Хорошо, еще у нас осталось 4 буквально минуты, я хотел бы вас спросить тоже, обсуждается уже такой внешний проект, известно, что общее направление на Восток, дракн нахостен, вели спор две великие державы, кто перехватит ветку, я бы сказал так, кто перехватит трубу, Китай или Япония. И насколько я понимаю, решение, это политическое решение, безусловно, хотя вы можете рассказывать, что это технологическое решение, это на Китай и на Дацин. Почему? Почему не на Японию, не туда, не на океан, почему не строго на Восток?

С. ВАЙНШТОК – Я бы сказал - и в Китай. Дело в том, что и технологически, и конструктивно этот проект разбит на две очереди. Первая очередь - это от Тайшета до Сковородино с ответвлением на Китай, вторая очередь,

и одновременным строительством в нашей, на Дальнем Востоке, на Тихом океане нефтяного терминала и нефтяного порта, это первая очередь. И вторая очередь будет построена тогда, когда окажутся уже восточносибирские месторождения в состоянии наполнить этот трубопровод нефтью. И поэтому получится так, что мы будем одновременно направлять нефть и в Китай, и на побережье Тихого океана, что предполагает возможность на тихоокеанском побережье в районе Находки приобрести нефть и Китаю, в том числе, и Японии, и Южной Корее, и США, и Австралии.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Японцы не очень довольны этим решением, насколько я понимаю, это что, конкуренция между Японией и Китаем?

С. ВАЙНШТОК – Скорей всего, вы знаете, скорей всего, здесь меньше экономики, здесь больше политики.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Вы сказали меньше экономики, да?

С. ВАЙНШТОК – Абсолютно.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Это вы сказали.

С. ВАЙНШТОК – Это я сказал.

А. ВЕНЕДИКТОВ – У меня вопрос, это не тот старый юкосовский проект Ходорковского, который реанимирован?

С. ВАЙНШТОК – Старый юкосовский проект, который, кстати, не вызвал никаких проблем у экологов, он проходил по южной оконечности Байкала, но мне кажется, что Байкал на севере и на юге - это все равно Байкал. И в то время он не вызывал каких-либо проблемных вопросов, может быть, потому, что академик Канторович, член совета директоров ЮКОСа, был именно членом директоров в ЮКОСе. А сейчас этот проект направлен совершенно в другую сторону.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Кажется, «Роснефть» к нему возвращается.

С. ВАЙНШТОК – Нет, не возвращается.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Не возвращается?

С. ВАЙНШТОК – Не возвращается.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Не будет возвращаться.

С. ВАЙНШТОК – И здесь интересы России в самой непосредственной степени учтены.

А. ВЕНЕДИКТОВ – И, может быть, последний вопрос. Семен Михайлович, все-таки, понимаете, будущие поколения, нас с вами не будет, а они будут и Байкал, наверное, будет, да. И здесь очень много вопросов приходит на пейджер, когда вы принимали решение, когда вы убеждали, в том числе, президента Путина в необходимости строить эту ветку, вы же убеждали его и комиссии и т.д., насколько лично Семен Вайншток берет на себя ответственность за это, за будущее?

С. ВАЙНШТОК – Вы знаете, я как любой инженер несу ответственность и как руководитель предприятия, в том числе. Могу просто откровенно сказать нашим слушателям, что, к счастью, а у меня уже стаж превышает 40 лет, к счастью, за весь период моего трудового стажа у меня не было ни одного неудачного проекта.

А. ВЕНЕДИКТОВ – Дай бог, чтобы так и осталось. Семен Вайншток, президент «Транснефти», был в прямом эфире «Эха Москвы».

Автор: Артур Скальский © Эхо Москвы ЭКОЛОГИЯ, ИРКУТСК 👁 12395 22.04.2006, 09:32 📄 437

URL: <https://babr24.com/?ADE=29397> Bytes: 24527 / 24527 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:
- [Телеграм](#)

- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/babr24_link_bot)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](https://t.me/bur24_link_bot)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/babrobot_bot)
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)