

ИНТЕРВЬЮ

Виктор Бронников:

«ВСТО даёт стране гораздо больше, чем принято думать»

8 июля, в первые минуты нового рабочего дня, на головной нефтеперекачивающей станции в городе Тайшете Иркутской области началось заполнение нефтью трубопровода «Восточная Сибирь – Тихий океан». Событие, о котором говорили и писали много и горячо задолго до его практической реализации, прошло тихо и без помпы, в рабочей обстановке и в строгом соответствии с графиком, установленным «Транснефтью».

Изменён маршрут, сварен последний стык, начата перекачка нефти, но споры продолжаются.

– Виктор Александрович, давайте начнём с самого главного вопроса: ВСТО нужен России? Маршрут нефтепровода проходил недалеко от БАМа, а БАМ пользуется репутацией «ненужной стройки»...

– Никаких сравнений между БАМом и ВСТО быть не может. БАМ строили, чтобы решить две задачи – получить дублирующий Транссиб железнодорожный путь и возможность развивать минерально-сырьевой комплекс Дальнего Востока. Первую задачу фактически решили, но уже к середине 90-х годов она стала не актуальна в связи с нормализацией отношений с Китаем и подписанием «Договора о дружбе» с этой страной. А для решения второй задачи нужны были инвестиции, но СССР распался, ему было не до инвестиций...

ВСТО – это полностью коммерческий проект. Он имеет не только стоимость, но и окупаемость, и рынок сбыта. Не было бы ВСТО – все глобальные государственные проекты так и остались бы на уровне геологической разведки. ВСТО ещё строился, а Талаканская нефть уже поступала потребителям – тысячекилометровый участок ВСТО с прошлого года работает в реверсивном режиме. Более того, давайте принимать во внимание, что именно ВСТО позволит запустить новый географический район нефтяных месторождений в коммерческую разработку. После Великой Отечественной войны было освоено всего два крупных нефтеносных района – в 50-е годы разработаны месторождения Поволжья, в 60-е – месторождения Западной Сибири. Всё. Если бы не был построен ВСТО, Россия никогда бы не освоила восточно-сибирские месторождения нефти. Просто не имела бы надёжного и экономичного маршрута её транспортировки.

– После изменения маршрута ВСТО в Прибайкалье экологические вопросы к строителям ВСТО появились у якутских экологов. В частности, претензии выдвигались к способу, которым были выполнены подводные переходы через Лену и другие реки Якутии.

– Знаете, я смотрю на этот вопрос под другим углом зрения. Я не эколог, я инже-

нер и для оценки таких процессов использую другой метод. Какой прогнозируемый ущерб может нанести нефтепровод экологии? Самый страшный ущерб – это разлив нефти. Теперь давайте окинем взглядом территорию Якутии и севера Иркутской области и посмотрим, у кого могут быть разливы нефти. Выясняется интересный момент. Разливы нефти могут теоретически произойти у нас, у нефтяных компаний, у речников – они возят по Лене несколько сотен тысяч тонн нефтепродуктов в год, у железнодорожников и на предприятиях ЖКХ. Теперь давайте просчитаем вероятность разлива нефти на всех этих объектах. Понятно, что минимальная вероятность там, где существует система предотвращения аварий. Такая система есть у нас, у нефтяников и у железнодорожников. У речников и в ЖКХ риски гораздо выше. Повышенный риск и у одной из нефтяных компаний, которая транспортирует нефть полевым нефтепроводом и автотранс-портом. Или, например, в Бодайбо, прямо на берегу реки Витим стоят три ёмкости для мазута объёмом 3,5 тысячи тонн. Знаю, что ещё три года назад Ростехнадзор выдал предписание закрыть эти ёмкости по причине их износа. Проще говоря, в любой момент они могут завалиться прямо в реку вместе со всем мазутом, находящимся внутри. И что? Сколько выступлений в СМИ было по этому вопросу? Ни одного! Зато наш речной переход через Лену не «пнул» только ленивый.

– Вы хотите сказать, что есть более опасные с точки зрения разлива нефти объекты и экологи должны переключиться на них?

– Нет. Я считаю, что вести себя по принципу «вы качаете нефть, вы нам не нравитесь, и мы вам не доверяем» – нечестно и неправильно. Это не имеет никакого отношения к реальной защите природы. Нужно соизмерять степень опасности от промышленных объектов. Я 15 лет работаю в «Транснефти», видел много аварий и знаю, что аварийность возникает не от объёма прокачанной нефти, а от отсутствия системы грамотной эксплуатации потенциально опасного объекта. Ни разу не слышал, чтобы эко-

О стоимости трубопровода. О влиянии, которое он оказывает на экологию. Об экономическом эффекте, который Россия получит от его строительства. Наш собеседник Виктор Александрович Бронников знакомство с отраслью начинал ещё студентом на Богачевском и Фёдоровском месторождениях в Западной Сибири. Сегодня он генеральный директор «Востокнефтепровода», дочернего общества «Транснефти», которое принимает этот крупнейший трубопровод в эксплуатацию.

логи «били в колокола» из-за того же Бодайбо. А там ведь ремонт этих ёмкостей в лучшем случае осуществляет «дядя Вася» со сварочным аппаратом. И никакой диагностики резервуаров, подобной той, что регулярно проводится на объектах «Транснефти», никогда не было.

– То есть это заказ?

– Не думаю. Это похоже на поведение по принципу «свой – чужой». В том же Олёкминске, извините за подробности, канализация практически разрушена – стоки попадают в Лену. И что? Никаких выступлений и критики местного руководства. Нас критиковать проще: офис компании – в Москве, большая часть персонала – приезжие, техническую оценку наших мероприятий дать может не всякий – мы идеальный объект для критики.

– Но ведь действительно переход через Лену «Транснефть» планировала сделать методом микротоннелирования, а сделала траншейным методом. Это вызывает вопросы. В частности, вопрос об экономии средств при строительстве в ущерб экологии.

– Опять же давайте рассматривать этот вопрос с позиции вероятности аварии. Глубина Лены в месте перехода – 6 метров. Труба заглублена в грунт ещё на 6 метров. Какова вероятность внешнего повреждения трубы вследствие природных факторов, например ледяного затора? Вероятность равна нулю. Как инженер вам говорю. Плюс мы увеличили толщину стенки трубы с 12 до 29 миллиметров. Плюс всему участку подводного перехода мы постоянно проводим диагностику всеми типами диагностического оборудования, имеющегося в России. Ещё когда труба лежала на берегу, её проверили двумя типами ультразвуковых приборов и провели рентгенографию – дефектов не было. Затем, когда труба уже была уложена на дно Лены, её снова исследовали ультразвуком, профилимером и двумя типами ультразвуковых дефектоскопов – диагностировались сварные продольные и поперечные швы, – вновь ни одного дефекта. В третий раз труба диагностировалась вместе с береговыми участками снова ультразвуковым дефектоскопом, а в процессе заполнения – ещё раз комбинированным диагностическим комплексом, с магнитной и ультразвуковой секциями. Дефектов – ноль. Так что за качеством подводного перехода через Лену мы можем быть спокойны.

Посмотрите, как и с каким качеством выполнены инженерные защитные сооружения по берегам Лены в месте подводного пере-



Виктор Бронников считает, что проект ВСТО возродил некоторые сибирские регионы

хода! Не ленитесь, поговорите со специалистами – и убедитесь, что те способы, которыми выполнены переходы через реки на ВСТО, позволяют в течение минимум 50 лет безаварийно эксплуатировать подводные переходы.

– А другие объекты ВСТО? Каким сроком гарантированной безаварийной эксплуатации руководствуется «Транснефть»?

– Безаварийность эксплуатации зависит от эксплуатации. Мы ведь работаем не только с трубой, резервуарами и насосами. Мы, например, строим и эксплуатируем самый длинный в стране вдольтрассовый проезд. Единого срока эксплуатации у столь разных объектов просто не может быть.

– О вдольтрассовом проезде, кстати. Нужно ли было строить эту дорогу? Не дешевле бы вышло использование местных транспортных артерий?

– Встречный вопрос: а там, где проходит трасса ВСТО, что местного есть вообще? Вы знаете, на каком, к примеру, от Ленска расстоянии находится ближайшая железная дорога? 500 километров! А автомобильной дороги в северном направлении после Усть-Кута нет вообще! Почти полторы тысячи километров из двух тысяч семисот ВСТО идёт по совершенно диким местам. Ни людей, ни дорог, ни мостов – вообще никакой инфраструктуры. Доставка любых грузов – по реке, вертолётном или зимником. Я вообще считаю, что на ВСТО давно уже нужно начать смотреть под другим углом зрения. Те вопросы, которые традиционно поднимают, когда хотят поговорить про ВСТО, – не главные.

– А какие главные?

– ВСТО даёт стране гораздо больше, чем принято думать. Знаете, я знаком со старшим поколением нефтяников, с теми, кто поднимал Западную Сибирь. Были люди, которые говорили: да зачем мы вообще полезли за нефтью в эти болота, где ни дорог, ни людей, строительство и эксплуатация стоят втридорога, климат ужасный и так далее.

Сидели бы себе в Баку или Поволжье и в ус не дули. Но сейчас мы можем точно сказать: страна уже лет сорок практически только за счёт западно-сибирской нефти живёт. Хорошо это или плохо, что только за счёт нефти, – это из области теории макроэкономики. А из области жизненной практики – страна живёт! Такая же ситуация и с ВСТО. Уже во время строительства регионы, по которым прошёл трубопровод, буквально стали возрождаться. Киренский район Иркутской области – единственный, где отмечен рост производства в регионе, а ведь там строится всего одна наша НПС. В Олёкминске, где население около десяти тысяч человек, больше 500 новых рабочих мест. Ленский район Якутии из дотационного стал донором. Для братчан появилось 700 рабочих мест. Наши подрядчики создали ещё 15000 рабочих мест в самых депрессивных районах Восточной Сибири и Дальнего Востока, заплатили не один миллиард налогов в местные бюджеты. Простой пример: все аэропорты и авиапредприятия в зоне ВСТО были убыточными или вовсе банкротами. Сегодня благодаря нашим заказам они получают доходы, берут в аренду новую технику, увеличивают зарплату лётчикам и наземному персоналу.

В конце концов, именно ТС ВСТО привлекла в Сибирь новое поколение инженеров, технарей и управленцев высокого класса. У нас работает много совсем молодых людей, которые решают задачи международного уровня.

Вот я рассказываю вам о вдольтрассовом проезде, других наших инфраструктурных проектах на территории, но на самом деле ТС ВСТО – сама по себе уже инфраструктура. Думаю, уже через 5–10 лет все мы поймём, что плюсов от ВСТО гораздо больше, чем даже самые отчаянные смельчаки предполагали на старте её строительства.

Александр МАТВЕЕВ

Фото пресс-службы «Востокнефтепровода»



НПС-17 «Алдан»

ВСТО – это полностью коммерческий проект. Он имеет не только стоимость, но и окупаемость, и рынок сбыта. Не было бы ВСТО – все глобальные государственные проекты так и остались бы на уровне геологической разведки. ВСТО ещё строился, а Талаканская нефть уже поступала потребителям – тысячекилометровый участок ВСТО с прошлого года работает в реверсивном режиме. Более того, давайте принимать во внимание, что именно ВСТО позволит запустить новый географический район нефтяных месторождений в коммерческую разработку. После Великой Отечественной войны было освоено всего два крупных нефтеносных района – в 50-е годы разработаны месторождения Поволжья, в 60-е – месторождения Западной Сибири. Всё. Если бы не был построен ВСТО, Россия никогда бы не освоила восточно-сибирские месторождения нефти. Просто не имела бы надёжного и экономичного маршрута её транспортировки.