Babr24.com

Автор: Артур Скальский © Российская газета РАССЛЕДОВАНИЯ, БАЙКАЛ 9359 13.03.2006, 19:30 452

Мнение "Транснефти": кругом враги

Российская газета. Что на весах, каково значение этого проекта для нашей страны? В какой стадии он сейчас находится?

Семен Вайншток. Идея такого проекта зародилась еще во времена БАМа. И учитывая то, что у СССР возможности одновременного исполнения двух проектов не было, то трубопроводный проект был "отодвинут".

Мы приступили к рассмотрению идеи около четырех лет назад. У нас отработанная методология: разрабатывается технико-экономическое обоснование, затем оно проходит экспертизу, а после того решаются вопросы финансирования. Но прежде издается распоряжение правительства, обязывающее компанию приступить к разработке технико-экономического обоснования (ТЭО). После того как мы отдали ТЭО на экспертизу, у нас возникли определенные разногласия с Министерством природных ресурсов РФ относительно бухты Перевозная и участка вдоль озера Байкал. И в том, и в другом случае мы считали себя совершенно правыми в выборе места прохождения трассы.

Что касается трассы вдоль Байкала, то совместная комиссия МПР и "Транснефти" выезжала на место и согласовала без замечаний наш вариант прокладки нефтепровода.

РГ. Это не первый масштабный проект. Но такой дискуссии, как сейчас, не было, пожалуй, со времен строительства ЦБК на Байкале. На ваш взгляд, с чем это связано?

Вайншток. Кукловоды не здесь, не у нас в стране. Есть весьма заинтересованные стороны, которые не хотели бы диверсификации транспортных потоков нефти, изменения направленности развития нефтяной отрасли страны. Весь наш экспортный потенциал сориентирован на Европу, которая перекормлена российской нефтью. Здесь сформировалась спекулятивная, дискриминационная по отношению к нашему сырью схема ценообразования. Мы не сможем разорвать этот порочный круг также, если не обеспечим себе независимость от стран-транзитеров нефти.

Сегодня Россия имеет возможность открыть Азиатско-Тихоокеанский рынок. В случае если туда придет трубопровод, то эта возможность появится. Российские нефтяники ждут наших магистралей. Если трубопровода там не будет, то Восточно-Сибирскую провинцию освоить нам не удастся, и в целом развитие восточных регионов государства будет происходить довольно сложно, если будет происходить вообще.

Вот почему не было подобного всплеска внимания к строительству той же Балтийской трубопроводной системы, а сейчас с нефтепроводом к Тихому океану есть.

РГ. При строительстве Балтийской трубопроводной системы также были экологические протесты, однако там все споры благополучно разрешались.

Вайншток. По поводу БТС говорильня длилась девять лет. Если бы не воля президента, то сейчас бы ей исполнилось 16 лет. Я считаю, что был найден правильный подход, который нивелировал активность стран Балтии и снизил их воздействие на тех российских чиновников, которые торпедировали этот проект. Это государственный подход к делу. И каков результат? В пик своих возможностей СССР экспортировал132 млн.тонн нефти в год. В настоящее время только за счет БТС мощность нефтепроводов увеличилась на половину экспортных возможностей 1999 года. Увеличение транспортных мощностей на фоне резко возросшей цены на нефть и введения экспортных пошлин позволило создать Стабилизационный фонд и заметно нарастить золотовалютные резервы. Такова цена волевого решения главы государства В.В. Путина, фактически давшего Балтийской трубопроводной системе путевку в жизнь.

РГ. Можно вспомнить, что реализация проекта БТС шла с привлечением международного экологического аудита. И это, вероятно, удачный пример реагирования на возражения экологов?

Вайншток. Действительно, процедура ОВОС, то есть оценки воздействия на окружающую среду, в рамках проекта БТС была выполнена дважды - как по российским, так и по международным стандартам. А при

разработке ТЭО строительства БТС были предусмотрены природоохранные мероприятия, учитывающие не только рекомендации экспертных органов, но и результаты консультаций с общественностью. Подчеркну, что высокий уровень обеспечения экологической безопасности подтвержден результатами независимых аудитов и международными сертификатами.

РГ. Совсем недавно вице-президент вашей компании Сергей Григорьев заявил, что эксперты государственной экологической экспертизы высказали критические замечания по планам прокладки нефтепровода вдоль Байкала под давлением "Гринписа". "Гринпис" - это что, инструмент?

Вайншток. Я считаю, что да.

РГ. А кому тогда выгодно, чтобы российская нефть не пришла к Тихому океану?

Вайншток. Проанализируйте, чьи интересы этот проект затронет. Кому, допустим, невыгодно усиление Китая, который получил бы возможность доставки нефти из России.

РГ. Ваши оппоненты говорят, что со стороны "Транснефти" есть некое давление на экспертов.

Вайншток. Пусть назовут хоть одну фамилию. Тогда это будет предметный разговор. Знаете, что мне не нравится, так это голые эмоции. Отправьте меня к закону. Отправьте меня к обиженному эксперту. Отправьте меня к нарушенному СНИПу, невыполненному требованию ГОСТа, но только не к эмоциям. Уверяю вас и читателей, эмоции в таком серьезном деле не просто не уместны, они вредят этому делу.

РГ. Экологи говорят, по крайней мере, о трех вариантах трассы нефтепровода. А почему выбран вариант прокладки по берегу Байкала вдоль БАМа?

Вайншток. На самом деле было рассмотрено не три, а все тридцать три варианта. И не только силами "Транснефти". В работу было вовлечено множество научно-исследовательских организаций и институтов, в том числе региональных. В итоге на государственную экспертизу был вынесен наиболее предпочтительный, с нашей точки зрения, вариант. Почему?

Первое. Вариант прохождения трассы по южной оконечности Байкала отпал в 2003 году, получив отрицательное заключение государственной экологической экспертизы.

Второе. На стадии обоснования инвестиций был рассмотрен и более северный маршрут, проходящий в нескольких километрах от Байкала. Особенности экстремальные: отсутствие населенных пунктов, автомобильных дорог, высокогорные участки с отметками 1000-2000 метров с почти отвесными уклонами. Без строительства подъездных путей, а в горах это серпантины, и постоянное поддержание их в нормальном состоянии весьма проблематично и дорого. Альпинисты не строят трубопроводы. Время для локализации аварии, если таковая случится, растянется от 5 до 10 суток. Это недопустимо. Я не говорю уже о стоимости и сложности прокладки трубопровода в таких условиях.

Так что вариант, предложенный сегодня компанией, является оптимальным с точки зрения строительства и последующей эксплуатации. Трасса проходит параллельно железной дороге. Натурное обследование условий прохождения трасы было проведено совместно с Росприроднадзором. Наше предложение было принято.

Кстати, непосредственно по берегу Байкала в 100 метрах от уреза воды проложена железная дорога, по которой ежедневно проходят 5-6 составов с нефтью и нефтепродуктами. Заметим в скобках, что это никаких протестов у "Гринпис" и наших доморощенных "зеленых" не вызывает, хотя безопасность трубопровода несравнимо выше железной дороги.

РГ. А общественные слушания были?

Вайншток. В районах прохождения трассы у нас были открыты 17 общественных приемных, в том числе в Иркутске, Чите, Улан-Удэ, Хабаровске, Владивостоке. В августе прошлого года под руководством местных органов самоуправления состоялись общественные слушания, были оформлены соответствующие протоколы, поддерживающие проект и подписанные представителями администраций и общественных организаций. Все эти материалы в составе ТЭО проекта переданы на государственную экологическую экспертизу.

РГ. Скажите, а какова стоимость избранного варианта?

Вайншток. Инвестиционные затраты по проекту в ценах второго квартала 2004 года составляют 11,5 миллиарда долларов (полное развитие), из них по первому этапу - 6,65 миллиарда. Срок окупаемости проекта

с момента начала эксплуатации составляет 10 лет.

РГ. А если все-таки обойти Байкал, например, по югу Якутии, за пределами водосборного бассейна Байкала, где и с сейсмической точки зрения более спокойно?

Вайншток. Вы знаете, сколько стоит ТЭО? Более 200 миллионов долларов. Каждая попытка изменить маршрут - это огромные затраты. Это первое.

Второе. Было предложение якутского президента Вячеслава Штырова проложить трубу по Якутии. Я его понимаю как руководителя республики: удобно, чтобы труба прошла по его территории. Мы оценивали его предложение. И пришли к выводу, что трубопровод по этой трассе был бы экономически нецелесообразен.

Сейчас протяженность маршрута 2,3 тысячи километров (1 этап). Протяженность предложенного Республикой Саха (Якутия) варианта нефтепровода на 1,5 тысячи больше по сравнению с нефтепроводом ВСТО. При этом предложенный вариант на протяжении порядка двух тысяч километров будет идти по вечной мерзлоте. В самом северном варианте протяженность трассы составила бы порядка 5,7 тысячи километров. Все это в итоге приведет к колоссальному - кратному - увеличению инвестиционных затрат.

Отмечу также, что выполнение заново всех предусмотренных предпроектных и проектных работ, включая согласования в регионах, проведение общественных слушаний, прохождение экспертиз и тому подобное потребует не менее трех лет.

РГ. Но зато никаких проблем с экологами.

Вайншток. Давайте сделаем такое предположение. У вас зарплата X. Вы можете себе позволить купить синтетическое пальто, которое стоит 1/3 X. Но при минусовых температурах это пальто дубеет, и у вас возникает проблема со здоровьем. А не лучше ли было бы вам купить шиншилловую шубу и никаких проблем со здоровьем у вас не возникнет?..

Можно проложить трубопровод и по побережью Ледовитого океана. Но сколько будет стоить нефть, прокачанная по такому пути? Мы должны понимать, что это не проект, который финансируется из бюджета как инфраструктурный. Хочу также, чтобы вы знали: с 1985 года в СССР, а потом уже и в России до 2001 года не было построено ни одного метра магистралей. И мы имели состояние трубопроводов с коэффициентом аварийности 0,27. Теперь же это деньги акционерного общества, которые привлекаются на рынке заемного капитала.

РГ. Готовы ли участвовать в снижении экологических рисков при строительстве нефтепровода потенциальные инвесторы?

Вайншток. Единственным инвестором проекта строительства нефтепроводной системы "Восточная Сибирь - Тихий океан", как это определило правительство России, является ОАО "АК "Транснефть". Первый пусковой комплекс разработан в полном соответствии с требованиями российского и международного законодательства и действующих нормативных документов. В проекте представлены технические и конструктивные решения, обеспечивающие экологическую безопасность проекта как на стадии строительства, так и на стадии эксплуатации. Уровень этих решений - самый высокий из имеющихся в мировой практике нефтепроводного транспорта, а по ряду аспектов вообще уникальный. Можно сказать, что это еще завтрашний день многих знаменитых нефтяных компаний.

РГ. Любой бизнес просчитывает угрозы. Скажите, четыре года назад вы предвидели момент столь активного внимания к Байкалу?

Вайншток. Конечно. Более того, когда мы вступили в полемику, то задались ключевыми вопросами. Я спрашивал господина Шварца, заместителя российского руководителя Всемирного фонда дикой природы, который вместе с Гринписом выступает против проекта: "Вы сказали, что трасса проходит близко к Кедровой пади. А близко - это сколько?" Пожалуйста, точнее, как говорится, в граммах, в нашем случае - в метрах... "Скажите: мы нарушили закон?" - "Нет". "Мы проходим по территории заповедника?" - "Нет. Но вы проходите близко от заповедника". Тогда я говорю: поднимите, пожалуйста, наши нормативные акты и скажите, что мы нарушили в проекте. Ничего. Мы не нарушаем ни одной буквы российских природоохранных норм, правил и законов, СНИПов, ГОСТов и так далее.

Экологическая политика "Транснефти" - не декларация. Ежегодно с привлечением независимых международных экспертов мы проводим экологический аудит и взыскательно анализируем свою деятельность

в этом направлении. Эти требования одинаковы для всех наших дочерних предприятий, на всем протяжении почти 50-тысячекилометровой сети нефтепроводов от Ангарска до западной границы.

"Транснефть" обеспечит все необходимые условия для безопасности Байкала. Например, у нас средняя толщина стенки трубы по территории России 9 миллиметров, в районе озера Байкал - 27 миллиметров. Если у нас по нормам положено через каждые 32 километра врезать задвижку, а каждая задвижка - это порядка 180 тысяч долларов, то здесь она будет через каждые 5 километров. На всем протяжении вдоль Байкала при пересечении водотоков применяется технология "труба в трубе".

Кроме этого, предусмотрена так называемая "умная труба", (т.е. специальные "интеллектуальные" вставки в теле нефтепровода), когда круглосуточно регистрируются изменения напряжения в стенке трубы и информация подается по телемеханике на пункт управления. И если выяснится, что гипотетические проблемы могут возникнуть, допустим, через полгода, то уже сегодня информация об этом будет получена и мы будем знать, где нужно принять меры, заменить этот участок трубы.

Отмечу, что именно для этого проекта металлургами разработан особый тип стали, которая более пластична, выдерживает больше нагрузки.

Не углубляясь в технические детали, могу сказать, современный нефтепровод с точки зрения обеспечения его надежности, промышленной и экологической безопасности - это сложный инженерный комплекс, в котором широко используется автоматика, телемеханика, информатика, средства связи и т.д.

РГ. А можно ли стопроцентно полагаться пусть и на эксклюзивные, но не опробованные на практике технологии?

Вайншток. Помимо перечисленных беспрецедентных мер безопасности, на случай возникновения так называемой "запроектной" аварии предусмотрено создание природоохранного флота, базирующегося в городах Нижнеангарске и Северобайкальске. В его состав войдут 2 судна-нефтесборщика для сбора разлитой нефти с производительностью 40 кубометров в час и еще ряд специальных судов. Будет и мобильный комплекс для очистки берега, емкости для сбора нефти, сорбирующие материалы и все остальные необходимые составляющие.

РГ. Можно ли полагать, что все голоса экологов, которые раздаются в защиту Байкала, срежиссированы из-за рубежа? Вы не допускаете, что у них есть какие-то внутренние мотивы?

Вайншток. Есть, конечно. Я часто встречаюсь с экологами и понимаю их внутреннее состояние. Если бы сегодня дать возможность "зеленым" принять окончательное решение, то мы должны были бы всю трубопроводную сеть страны демонтировать и уничтожить. Мы должны были бы остановить все железные дороги, выпуск автомобилей и так далее. Им это вменить в вину нельзя. Они вроде бы за прогресс. Но понимаете, легко решать задачи, образно говоря, с вершины Казбека. Я приведу такой пример. Коэффициент аварийности на трубопроводном транспорте в 1999 году равнялся 0,27. Это количество аварий на 1000 километров трубопроводов. Сейчас он равняется 0,04. Мы работаем не хуже, а лучше, чем в Западной Европе и США. Сказать, что никаких техногенных последствий нашей деятельности нет и быть не может, - неправда. Конечно же, есть. Они могут происходить, например, в случае землетрясения. Мы по нормам проектирования учли сейсмичность в регионе. Они (последствия), бывает, происходят и в случаях несанкционированных, а проще говоря, криминальных врезок в трубу, когда совершаются хищения сырья из нефтепровода, и с этим явлением мы энергично боремся.

РГ. Кто же может и должен дать гарантии?

Вайншток. Полные гарантии может дать только Господь Бог.

У нас есть заключение Росприроднадзора, а МПР без замечаний согласовало ТЭО. И вдоль Байкала, в том числе.

Мы в нашем проекте не предполагаем какого-либо воздействия на Байкал, не предполагаем, что нефть может попасть в Байкал. Скажу определеннее: проект предусматривает непопадание нефти в Байкал даже в гипотетическом случае аварии. Те расчеты, которые сделали, и большое увеличение стоимости, которое запланировали только на обеспечение экологической безопасности, утверждает нас во мнении, что этот проект безопасный.

РГ. А в рублях это сколько?

Вайншток. Свыше 5 миллиардов рублей.

РГ. Если мы правильно поняли, ваш проект не нарушает никаких норм существующего законодательства, в том числе экологического?

Вайншток. Не нарушает. Как я уже неоднократно говорил ранее, разработка проекта велась в полном соответствии с действующим законодательством Российской Федерации и международными правовыми нормами. Во всех регионах предполагаемого прохождения маршрута нефтепровода состоялись общественные обсуждения. Более того, перед тем как отдать ТЭО на государственную экологическую экспертизу, оно было рассмотрено двумя общественными экологическими экспертизами, проводимыми независимыми российскими общественными организациями. По результатам рассмотрения проект получил положительные заключения.

Поэтому, не пытаясь оказывать давления ни на каких экспертов, у меня есть основание сказать государственному органу: если вы примете отрицательное решение по экспертизе, то мы с вами встретимся в суде. И вам придется в суде говорить не эмоциями, вы должны будете сказать конкретно, какой пункт, какого закона мы в этом проекте нарушили, какой СНИП, какой ГОСТ, нормативный акт нами не выполнен. И если вы нам не сумеете оппонировать достаточно внятно, то я буду вправе предъявить претензии за упущенную выгоду.

РГ. И все же считаете ли вы форс-мажором то, что реализация проекта сейчас столкнулась с таким активным обсуждением?

Вайншток. Вы знаете, я не больше, чем руководитель компании, которая является государственной. Поставлена задача, и я ее буду выполнять. Я убежден, что технические решения выбраны верно. Я, как инженер, это знаю. И мы сумеем это обеспечить. Если же государство скажет "нет" - значит, нет.

РГ. Но есть же пример Байкальского ЦБК.

Вайншток. Спасибо за это сравнение. Смотрите, что мы имеем с ЦБК. Сопряженную с Байкалом систему производства целлюлозы, для которой берется вода Байкала, в озеро сбрасываются воды, очищенные достаточно или недостаточно. Мы же проектируем объект, который не то что не сопряжен с Байкалом, а предприняты максимально возможные меры, чтобы он не был никогда с ним сопряжен.

Я бы предложил вам посмотреть, как работает "Транснефть". То же мы предложили и депутатам Законодательного собрания Приморского края, когда встретили у них неприятие нашего проекта. Приезжайте в Приморск - это самый крупный в России нефтеналивной порт, который "переваривает" 57 миллионов тонн нефти в год. Так вот, на территории порта не то что капли нефти нет, даже запаха нет. В части экологической оснащенности у нас есть оборудование, которое присутствует в единственном экземпляре в мире. Мы аттестованы по международному стандарту ИСО-14001.

Экскурсанты, а их помимо депутатов из Приморья, в последнее время из числа журналистов, законодателей, дипломатов, сотрудников международных организаций стало очень много - обычно говорят: допустим, у вас здесь хорошо, а мы хотим посмотреть нефтеперекачивающую станцию. Пожалуйста! Прилетают. Подходят к насосной. Им говорят: "Снимите обувь, тапочки наденьте. Вы же на нефтеперекачивающей станции".

Мы показываем и подводный переход через Неву. На глубине 14 метров ниже русла реки проложен тоннель из железобетонных труб диаметром 2 метра. В этом тоннеле - 1220-миллиметровый герметичный кожух, в котором находится меньшая по диаметру труба - собственно рабочий нефтепровод. Пространство между кожухом и рабочим нефтепроводом заполнено инертным газом - азотом. Концентрацию и давление азота контролируют специальные датчики, фиксирующие малейшие колебания газовой среды. Телемеханика работает в непрерывном режиме.

Наши специалисты спрашивают: назовите один подобный случай в мире, где бы так защищался подводный переход. Нет такого!

Вы помните, случилось несчастье с танкером "Престиж"? У нас он не мог бы загрузиться, потому что наши внутренние регламенты не разрешают подобным незащищенным судам даже заходить на рейд. И все нефтяные компании получили от нас список нежелательных танкеров, которые не будут поставлены под погрузку. После случая с "Престижем" все хватились: а ведь, оказывается, в "Транснефти" эта система уже полтора года работает. По состоянию на сегодняшний день для порта Приморска установлен норматив сброса нефтепроводов со сточными водами в объеме 4 килограммов нефтепродуктов в год. Для сравнения: финскому

порту Порво разрешено сбрасывать 12 тонн. У нас 4 килограмма, у них - 12 тонн. Причем у Порво производительность 6 миллионов тонн в год, а у нас 57 миллионов. Установленный норматив сброса нефтепродуктов с очистных сооружений Приморска составляет пять сотых миллиграмма на литр - в 6 раз жестче норматива, установленного для качества питьевой воды.

РГ. Вы реализуете уже второй, после БТС, мегапроект, в отсутствие закона о трубопроводном транспорте, без формализованных правил игры. На ваш взгляд, если бы закон уже работал, в какой мере это сняло бы остроту обсуждаемых сегодня проблем? И, кстати, устраивает ли вас концепция существующего сейчас законопроекта?

Вайншток. Безусловно, отсутствие четкой нормативной базы существенно сдерживает развитие инфраструктуры магистральных нефтепроводов России. Законопроект должен прежде всего установить федеральный статус систем магистрального трубопроводного транспорта, разрешить проблемы земельного отвода. Важно, чтобы он упорядочил тарифное регулирование и обеспечил приток инвестиций в строительство новых трубопроводных систем. Но это, к сожалению, не нашло отражения в последней редакции документа. Считаю, что не могут быть приняты ныне существующие предложения по установлению частной собственности на магистральные трубопроводы и нарушению принципов равной доступности.

Неприемлемы и положения законопроекта по финансированию строительства новых трубопроводов за счет частных инвестиций. Финансирование должно обеспечиваться за счет кредитов, а проценты по нему возмещаются в рамках тарифа на услуги по транспортировке. Кстати, у нас самые низкие в мире тарифы. Кроме этого, в законопроекте нужно ужесточить ответственность за несанкционированные врезки в магистральные трубопроводы, ставшие настоящим "бичом" в южных регионах страны. Мы уже представили в профильный комитет Госдумы свои предложения ко второму чтению.

РГ. О ходе государственной экологической экспертизы той части проекта, которая касается бухты Перевозной, мы получили официальную информацию из Ростехнадзора (экспертиза продлена).

А вот вокруг экспертизы байкальского участка остаются вопросы. Вроде бы работу продлевают, комиссию расширяют...

Вайншток. Комиссия набирается Ростехнадзором независимо. В ней 52 человека. Ни одного человека из этой комиссии не знаю. Каким образом она формируется? Не знаю. Уверен, что без нарушений. Она не пришла ни к какому результату, потому как для положительного, так и для отрицательного заключения необходимо две трети голосов. Так вот, две трети не набралось.

РГ. Последняя дата, когда эта комиссия должна была закончить свою работу, - 3 февраля. Оно уже прошло. Вы как заинтересованная сторона наверняка интересуетесь, что же там делает комиссия?

Вайншток. Мы получили 3 февраля официальную информацию - приказ, подписанный Пуликовским (глава Ростехнадзора. - "РГ"): "В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 года "Об экологической экспертизе" приказываю: продлить на 30 дней срок проведения экологической экспертизы системы "Восточная Сибирь - Тихий океан". Первый пусковой комплекс", организованной приказом Федеральной службы..." И так далее. "Ввести в состав экспертной комиссии государственной экологической экспертизы... дополнительных экспертов согласно приложению..."

РГ. У вас богатый опыт строительства, и не только нефтепроводов. И, видимо, ваш опыт подсказывал вам, что такого рода масштабный проект, затрагивающий безопасность уникального озера, будет воспринят общественностью неоднозначно...

Вайншток. Я предполагал, честное слово, что проект будет воспринят на ура, потому что он в интересах России. Что касается безопасности уникального озера, то, повторяю, она обеспечена техническими и технологическими решениями проекта, а нагнетание катастрофальности относительно судьбы Байкала в случае создания ВСТО со стороны определенных кругов диктуется не экологией, а политикой и экономикой. И я убежден, что, несмотря на инспирируемые разного рода разборки вокруг нефтепроводной системы, проект осуществится и это будет во благо нашей стране.

ПОДГОТОВИЛИ ИГОРЬ ВЕЛЕТМИНСКИЙ, ТАТЬЯНА СМОЛЬЯКОВА

Автор: Артур Скальский © Российская газета РАССЛЕДОВАНИЯ, БАЙКАЛ 9359 13.03.2006, 19:30 452
URL: https://babr24.com/?ADE=28437 Bytes: 24597 / 24407 Версия для печати Скачать PDF

Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:
- *Телеграм*
- *ВКонтакте*

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @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
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

Прислать свою новость

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@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