

# "Нефть воде не вредит". Интервью вице-президента компании Транснефть изданию БАБР.RU (с комментариями экспертов).

20 марта, по следам прошедшего в Иркутске митинга, вице-президент ОАО "АК Транснефть" Сергей Викторович Григорьев дал интервью главному редактору издания БАБР.RU Дмитрию Таевскому.

Мы публикуем интервью с комментариями специалистов: эколога, сопредседателя "Байкальской экологической волны" Марины Рихвановой, заместителя директора по научной работе ИЗК СО РАН, доктора геолого-минералогических наук, профессора Кирилла Георгиевича Леви, доктора геолого-минералогических наук, профессора Юрия Болеславовича Тржцинского.

**Д.Таевский:** Сергей Викторович, почему Транснефть отказалась от варианта прокладки нефтепровода вдоль Транссибирской магистрали, в зоне, где практически отсутствует сейсмическая опасность? Этот путь тоже ведет на Дальний Восток.

**С.Григорьев:** Это был проект ЮКОСа. Его "зарубили" на основе экспертного заключения об экологической непригодности такого проекта. ЮКОС ориентировал свой нефтепровод на экспорт нефти в Китай, именно поэтому он проходил вдоль границы с Китаем. Наш проект ориентирован на весь Азиатско-Тихоокеанский регион.

Кроме того, мы стремимся "зацепить" месторождения Восточной Сибири, а они все находятся на севере области.

**М.Рихванова:** Одновременно "зарубили" и проект Транснефти, но даже севернее на 12 км, чем тот, который представлен в настоящее время

**К.Леви:** Сегодня очевидно, что трубопровод пойдет в Китай. Об этом сообщил сам президент. Думаю, что это не самый лучший вариант, поскольку один конец трубы контролирует Россия, а другой - Китай. Это может стать причиной различного рода конфликтов.

**Ю.Тржцинский:** Я был экспертом общественной экспертизы ЮКОСовского проекта и могу сказать, что главное почему этому проекту было отказано - это опять-таки Байкал, ибо и этот вариант пересекал бассейн озера. По расчетам проектировщиков того проекта в случае разрыва трубы нефть попадала в Байкал через тридцать минут. Кроме того, в том проекте было очень много отклонений от СНиПа 2.05.06.85. Заключение Общественной Экологической Экспертизы полностью опубликовано в информационном вестнике "Орлинга" № 3, изданном Байкальской экологической Волной.

Что же касается "зацепить" месторождения Восточной Сибири, то здесь С.В. Григорьев явно лукавит, ибо при варианте трубы вдоль БАМа зацепить месторождения Якутии, будет не так просто. Почему-то Якутский вариант Транснефть в упор не видит и не хочет его обсуждать. С нашей точки зрения наиболее приемлем вариант обхода Байкальской горной области по территории Сибирской платформы с выходом на Усть-Кут - Киренск - Ленск и затем на БАМ. Этот район характеризуется заметно меньшей сейсмичностью (всего 6-7 баллов). Об этом возможном варианте мы неоднократно говорили в радио и телевизионных передачах, а также опубликовали наши предложения в первом номере журнала "Минеральные ресурсы России. Экономика и управление" (2004 год, стр.54-62). Конечно, и здесь могут встретиться условия, осложняющие нормальную эксплуатацию сооружения (многолетняя мерзлота, оползни, линейная эрозия, карст). Однако они не такие существенные и при соблюдении в процессе сооружения и эксплуатации трубопровода элементарных правил, строительных норм и геоэкологических ограничений, как катастрофического проявления этих процессов ожидать не следует. Кроме того при этом варианте будут действительно задействованы Якутские нефтяные месторождения и освоена необходимая в народнохозяйственном отношении территория. И самое главное, в этом случае будет снят

*с повестки дня вопрос об угрозе Байкалу.*

**Д.Т.:** Нефтепровод в районе Северного Байкала предполагается проводить в зоне высокой сейсмичности. Каким образом Транснефть предполагает нейтрализовать землетрясения силой 7-8 баллов, сопровождающиеся подвижками земной коры, осыпями и обвалами?

**С.Г.:** Есть разные мнения на это счет. Да, безусловно, Северный Байкал - зона высокой сейсмичности, но нужно понимать, что вероятность землетрясения силой в 9 баллов - одно на пять тысяч лет.

Мы консультировались у академика Григория Львовича Коффа, который исследовал последствия землетрясений в Нефтегорске, Спитаке, Ашхабаде. По его мнению, нефтепровод, находящийся на глубине 2-3 метра, практически не страдает во время землетрясений. Кроме того, на всем протяжении нефтепровода у нас установлены сейсмодатчики, который отслеживают все землетрясения.

Разрывы трубопроводов происходят только на стыках различных горных пород. Однако мы используем для изготовления труб очень вязкую сталь, которая практически не допускает значительных разрывов.

**М.Р.:** Сейсмичность северного Байкала не 9, а 10-12 баллов. Вероятность не означает, что такое землетрясение не может быть завтра.

*Все специалисты по сейсмике (Конторович, Уломов, Складов, Леви, Трещинский и др), составители карт ОСР-97, профессионально занимающиеся проектами освоения месторождений Восточной Сибири, категорически против проекта, причем открыто заявляют о своей позиции.*

*Второе, при разломах земной коры (которых проекту более 40 на данной территории) углублять нефтепровод недопустимо (это противоречит действующему законодательству, необходима надземная прокладка. Понятно, что разработчики боятся селей и оползней, которые также нередки в этих районах, поэтому предлагают прокладывать трубу под землей. То, есть здесь два противоречивых фактора: при разломах нужна надземная прокладка, при селях и оползнях нужна подземная. Когда два фактора действуют на одной территории, они становятся конфликтными: здесь НЕВОЗМОЖНО прокладывать нефтепровод. Дополнительно надо учитывать, что при сейсмичности в 9 баллов и выше вообще по законодательству прокладывать нефтепроводы не допускается.*

**К.Л.:** Мнение Г.Л. Кофа, меня мало интересует, поскольку он никогда не был участником каких либо исследований на Сибирских территориях и, в частности, на БАМ'е. Здесь кроме землетрясений надо помнить о вечной мерзлоте, оползнях, селях, обвалах и снежных лавинах. При сходе селей рыхлый покров вымывается вплоть до коренных пород. В 1971 году при сходе селей в г. Слюдянке глубина промыва рыхлых толщ достигала 70 м и это мощи никакой трубе не устоять. Более того, "Транснефть" планирует протащить трубу через водоотводную штольню Северо-Муйского тоннеля, с которым была масса проблем во время строительства, длившегося 30 лет. Горячие агрессивные воды, которые высачиваются из горного массива, тоже не подарок для трубы. Поэтому мнение Г.Л. Кофа для меня в этом вопросе ничего не значит. Институт земной коры СО РАН был главным при изысканиях в зоне БАМ и мне хорошо известны все природные опасности в этом районе. Скажу более того, сегодня там активизировалась оползневая деятельность и железнодорожники переносят пути и мосты на новые места. Могу только сказать, что с трубой будет то же самое. Упоминание о том, что вероятность сильных землетрясений в пределах этой территории составляет одно в 5000 лет, пректеровщики "Транснефти" пускай оставляют для себя. Нужно хоть иногда книги читать по истории сейсмичности в этом регионе. За прошедшие 50 лет здесь произошло несколько землетрясений 10 баллов и выше - вот вам и вероятность, которой они воспользовались, сняв данные с карты ОСР-97.

**Ю.Т.:** Почему речь идет о 7-8 баллах, по сейсмическому районированию В.П. Солоненко, на отдельных участках проявлялись землетрясения силой до 11 баллов по шкале MSK (магнитуда 7.2 - 7.3 по Рихтеру), это же подтверждено данными сейсмической оценки доисторических полеосейсмоструктур. (см карту). Кроме того, и на приложенных к СНиПу II-7-81\* "Строительство в сейсмических районах" картах сейсмического районирования сейсмичность полосы вдоль БАМа по долинам р. Кичера и В. Ангара оценена как 9 и более баллов по шкале MSK.

*Мы не знаем академика РАН Г.Л. Коффа, знаем его как доктора геол.-мин. наук специалиста по сейсмичности, к стати, который в Восточной Сибири никогда не работал.*

**Д.Т.:** А как же вечная мерзлота?

**С.Г.:** Непосредственно на Северном Байкале мерзлоты нет. А дальше, в долине Верхней Ангары - да, несколько сотен километров нефтепровод пойдет по поверхности, на сваях.

**Ю.Т.:** *Нельзя согласиться с мнением о том, что по трассе нефтепровода мало участков многолетнемерзлых пород. Видимо, С.В. Григорьев не знаком с конкретной мерзлотной обстановкой по трассе трубы. Участков ее развития там много, Фактически проморожено большинство морен. Кстати, сооружение БАМа существенно нарушило естественный криогенный режим. На многих участках наблюдается деградация мерзлоты, соотвещающиеся оползнями, солифлюкцией, просадками грунта и т.п. явлениями. К сожалению, это никак не оценено. Кроме того, как показали результаты общественной экспертизы, в ТЭО (ОВОС) имеются многочисленные нарушения СНиПа 2.05.06.85, касающихся прокладки нефтепровода в условиях многолетней мерзлоты. Так, не выполнены пункты 5.45 и 5.46 о производстве необходимых предварительных исследований для обоснования прокладки трубы на вечномерзлых грунтах, не выполнен прогноз развития криогенных процессов и т.д.*

**Д.Т.:** **В нашей предыдущей беседе Вы утверждали, что нормативные потери нефти при транспортировке, достигающие 5 кг. на одну тонну на 100 км., являются потерями внутри трубопровода. За счет чего образуются столь значительные потери внутри герметичной трубы?**

**С.Г.:** За счет физических свойств нефти, смешения разных сортов нефти - легкой с тяжелой. За счет потерь на испарения в хранилищах.

**К.Л.:** *И за счет протечек!!! Не секрет, что уже сегодня можно откачивать нефть из под АНХК в Ангарске.*

**Д.Т.:** **Почему Транснефть отказалась от проекта 2003 года, когда нефтепровод проходил на 119 километров севернее Байкала?**

**С.Г.:** Да, это был один из вариантов прокладки трубопровода, которые мы рассматривали. Это очень дорогостоящий вариант, так как его маршрут проходит по бездорожью. Вот как раз в таких местах трубопровод будет бесконтрольным, мы не сможем отслеживать все аварии.

Мы не ходим заработать, мы хотим, чтобы проект окупался. Даже сейчас, в варианте Северного Байкала, проект находится на грани окупаемости.

**М.Р.:** *На самом деле, проектировщики не учитывали в затратах весьма существенные факторы, связанные с угрозой загрязнения озера Байкал, и огромные дополнительные затраты на страхование (экологическое страхование) трубы. Эти затраты, даже если кто-то застрахует этот проект, перетянут любые дополнительные затраты по альтернативным вариантам.*

**К.Л.:** *Думаю, что это лукавство "Транснефти". Пусть приведут реальные цифры, от оглашения которых они постоянно увиливают. Пусть не делают из себя бессеребрянников.*

**Ю.Т.:** *В принципе, этот вариант также находится в бассейне озера, ибо он пересекает верховья нескольких рек, впадающих в Байкал. Данные приведенные в ОВОСе проекта этого варианта свидетельствуют, что в случае аварии нефть достигнет Байкала через 42 часа.*

**Д.Т.:** **Проверена ли технология "умной трубы" на практике? Можете ли Вы назвать нефтепровод, где реально используется подобная технология?**

**С.Г.:** Нет, назвать такой нефтепровод я не могу.

Технология "умной трубы" взята нами у военных, это их ноу-хау. Эта технология является дополнительной мерой, так как в основе нашей обычной диагностики трубопроводов - Диаскан. Он представляет собой диагностический снаряд, сканирующий трубу изнутри. Диаскан выявляет коррозию, каверны, дефекты первоочередного ремонта. Такое сканирование проводится примерно раз в пол-года. "Умная труба" - это датчик на трубе, работающий в режиме реального времени.

Во время аварии в Тырети в 1993 году у нас не было ни Диаскана, ни "умной трубы".

**М.Р.:** *В соответствии с действующим законодательством применение неопробированных технологий не допускаются.*

**К.Л.:** *Что имеется в виду под "умной трубой" не знаю. Думаю, что это некая уловка. Диаскан вероятно существует, но я не очень верю, что его будут педантично использовать. Это не в русском духе.*

Увеличение толщины стенок трубы безусловно добавит жесткости, но современные тенденции в сейсмостойком строительстве - это придание конструкциям гибкости и упругости. Жесткость себя не оправдала.

**Ю.Т.:** Судя по справке, датированной 22.08.02 и представленной в БЭВ службой гос.контроля в сфере природопользования и экологической безопасности Иркутской области за подписью Н.М. Москалева, на участке нефтепровода Омск-Ангарск в пределах области в 1993 - 2001 годах произошло шесть крупных разрывов трубы. А как быть с аварией на Аляскинском нефтепроводе в США в этом году? Так что верить в какие то "умные трубы" и армейские ноу-хау, зная современное состояние российской армии, не приходится!

**Д.Т.:** Если оценить затраты на увеличение втрое стенок трубопровода и использование "умной трубы" - не дешевле ли будет провести обычный нефтепровод, но севернее? Не могли бы Вы назвать конкретные цифры затрат?

**С.Г.:** Не дешевле.

**К.Л.:** Дело в том, что "Транснефть" нигде не дает конкретных стоимостей строительства трубы. Опыт прошлых строек такого типа или типа БАМ показывает, что реальные затраты на строительство обычно превосходят в 2-3.5 раза. Северный Ленский вариант трассы длиннее может быть на 100-200 км, но не требует расходов на сейсмоусиление. Там возникают другие проблемы, от которых "Транснефть" старательно уходит. Необходимо проложить дороги, протянуть линию электропередачи и разработать технологии прокладки трубы в условиях вечной мерзлоты. Расчеты экономистов, опубликованные в журнале СО РАН "Регион: экономика и социология" №4 от 2004 г., показывают, что этот вариант будет дороже на 10-15% по сравнению с сегодняшним "Бамовским" вариантом.

**Д.Т.:** Кто будет нести ответственность в случае утечки, какого рода это будет ответственность? В каком законе это описано? Какая форма ответственности может быть у государственной организации Транснефти перед государством?

**С.Г.:** Мы несем полную ответственность перед природоохранными организациями. Мы сами ликвидируем все последствия всех наших аварий, выплачиваем все штрафы. Кроме того, мы используем специальную технологию применения бактерий, которые уничтожают всю нефть в течение нескольких месяцев.

**М.Р.:** Здесь ответственность АК Транснефть никого не интересует, тем более не закладывается никаких средств на экологическое страхование (90 руб. на 100 руб. затрат). Здесь ответственность ГОСУДАРСТВА за сохранение окружающей среды перед своим народом, а также за сохранение объекта всемирного наследия перед мировым сообществом. Государство не должно допускать нарушения международного законодательства, которое в соответствии с Конституцией РФ имеет приоритет перед национальным законодательством.

**К.Л.:** Все эти заверения о штрафах и ликвидации последствий - не для Байкала. Это территория мирового наследия ЮНЕСКО и этим все сказано.

**Д.Т.:** А как же авария в Тырети?

**С.Г.:** Авария в Тырети была уникальной по своей глупости. Там сработал только человеческий фактор, совковое мышление. Только за счет этого из нефтепровода вылилось 30 тысяч тонн нефти. Сейчас такое невозможно в принципе, у нас везде стоят автоматические заглушки.

Все последствия аварии в Тырети были нами ликвидированы к 2002 году. Ссылки экологов на отсутствие питьевой воды в этой местности несостоятельны. Там никогда не было питьевой воды, существующий в Тырети водозабор - только для технических нужд.

Вообще, по большому счету, нефть воде не вредит. Она вредит лишь берегу.

**М.Р.:** В государственных отчетах по состоянию окружающей среды значится, что нефтяное загрязнение почвы в месте аварии регистрируется до сих пор. Региональный бюджет ежегодно несет издержки на очистку воды в Тырети. Да, действительно, в Тырети вода не очень качественная, но всё же до аварии воду привозить не приходилось.

Если речь о Байкале, то разлившаяся нефть полностью уничтожит популяцию байкальского эндемика -



нерпы, и до 90% эндемичных организмов Байкала.

**К.Л.:** Ну и ну!!! Поселить бы этого С.В. Григорьева в Тыреть лет на несколько и посмотреть, что он после этого запое т.

**Ю.Т.:** К большому сожалению, видимо, уважаемый С.Г. Григорьев давно не был в Тырети и не разговаривал с жителями, в настоящее время там начали загрязняться и подземные воды, а воду продолжают возить водовозки, и не надо всех вводить в заблуждение, до аварии естественная вода использовалась населением.

**Д.Т.:** Нефтепровод проходит в таежной, бездорожной, малонаселенной местности. Какая служба будет отслеживать разрывы трубопровода на значительном удалении от населенных пунктов? Каким образом будет реализовываться ремонт трубопровода, в какие сроки, какой объем нефти успеет вылиться за это время?

**С.Г.:** Мы ежесуточно контролируем вертолетами такие участки. Еще раз повторюсь - при нашей системе контроля в рабочем режиме с трубопроводом ничего произойти не может. Может сработать только человеческий фактор. Малейшее падение давления в трубопроводе - и сразу высылаются люди, все последствия ликвидируется. На Байкале у нас будет служба безопасности, которая будет просматривать весь нефтепровод, будут стационарные посты в зоне прямой видимости. Кроме того, будут работать мобильные группы, каждая из которых ежедневно проверяет участок в 30-40 км.

**М.Р.:** Человеческий фактор часто срывает. Разве его можно исключить на трассе возле Байкала? Может случиться так, как случилось в районе г.Саянска, когда фонтан нефти увидел местный житель. И только потом подключились службы компании.

**К.Л.:** Тогда возникает вопрос - а откуда взялась Тыреть и прочие аварии на магистральных нефтепроводах "Транснефти". Нельзя забывать про русский "авось и небось" - это российская марка - ну как знак качества.

**Д.Т.:** Технология "умной трубы" и усиление стенок трубопровода будет осуществляться только в зоне непосредственного прохождения нефтепровода по берегу Байкала. Между тем зона водоснабжения Байкала гораздо шире, все осадки, выпавшие, например, в бассейне Верхней Ангары, весной попадают в Байкал. Как Транснефть предполагает решать проблемы прорывов нефтепровода во всем бассейне Байкала?

**С.Г.:** Наши нормы по строительству настолько высоки, что это все безопасно.

У подземной трубы вероятность возникновения аварии - десять в минус пятой степени. Кстати, у транспортировки нефти железнодорожными цистернами - десять в минус второй степени. Труба - это самая экологичная технология. Кроме того, не забывайте, что на юге Байкала железная дорога проходит в 100 метрах от берега, а наш трубопровод - в 800 метрах.

**М.Р.:** Нормы, разработанные "Транснефтью" не прошли экологической экспертизы.

**К.Л.:** Расчетные цифры именно такие. Более того, "Транснефть" часто ссылалась на Аляскинский трубопровод и приводили его в пример, но и здесь произошла авария, которую пока не могут устранить и точно оценить ущерб. Да и вообще безаварийность технических систем оценивается 85-86% - вот и ответ на вопрос о надежности.

**Д.Т.:** Почему в комиссии, принимавшей проект нефтепровода, не было представителей Иркутской области и Бурятии?

**С.Г.:** Мы вообще-то эти комиссии не формируем, но там были люди из Иркутской области и Бурятии, к примеру, эксперт Максимова из Сибирского отделения Академии наук. Кроме того, мы проводили в августе 2005 года под руководством местных властей общественные слушания в городах Иркутске, Тайшете, Железногорске, Нижнеангарске, Таксимо, Улан-Удэ.

**М.Р.:** Эксперт Максимова была единственным из экспертов, представлявшим регион, и однозначно с начала до конца экспертизы отстаивала точку зрения о недопустимости прокладки нефтепровода по данной трассе. Но 1 человек не может представлять мнения профессионалов всех специальностей: не было ни одного специалиста по экосистеме Байкала, по сейсмике (из региона) и др.

Насчет формирования комиссии (особенно речь идет о дополнительных экспертах) ВСЕ без всякого ознакомления с материалами были "за" трубу. Это ли не странно? А те, кто был против, их просто вывели из комиссии. Все это говорит само за себя.

Как раз на общественных слушаниях высказывались мнения против, и в Нижнеангарске, и в Иркутске, и в Улан-Удэ. Это есть в протоколах.

**К.Л.:** А мы им не нужны - из Москвы ведь все виднее, а от нас только шум и масса неудобств. Ведь это понятно. Есть много разных способов как остановить этот нефтегазовый беспредел.

**Д.Т.:** Спасибо. Мы доведем Ваше мнение до иркутян.

Автор: Артур Скальский © Babr24.com ЭКОЛОГИЯ, БАЙКАЛ 👁 14791 28.03.2006, 00:15 📄 491

URL: <https://babr24.com/?ADE=28631> Bytes: 20589 / 19949 Версия для печати

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

Автор текста: **Артур  
Скальский.**

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24\_link\_bot

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24\_link\_bot

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24\_link\_bot

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24\_link\_bot

эл.почта: [krsyar.babr@gmail.com](mailto:krsyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24\_link\_bot

эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: @tomsk24\_link\_bot

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto: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](#)