

«Транснефть» использует дуршлаг

Дырявый трубопровод ценой в миллиарды долларов строила фирма, у которой не было ничего, кроме вывески. Теперь выясняется, что трубопровод никому не нужен.

Об официальном запуске в эксплуатацию трубопровода Восточная Сибирь—Тихий океан (ВСТО) премьер Владимир Путин объявил 28 декабря прошлого года, когда с большой помпой дал старт началу отгрузки первого танкера с нефтью. При этом, как рассказывали очевидцы, произошел неприятный конфуз. Трубопровод трубопроводом, а загружаются танкеры из железнодорожных цистерн. Цистерны, которые подогнали под разгрузку, стояли грязными. Кто-то из службы охраны поморщился: ведь премьеру показывать будете, помыть не могли? Помыли. Охранники схватились за голову: на борту каждой цистерны сияло слово «ЮКОС». Просто-напросто со сменой хозяина в Ангарске новому владельцу перешел и подвижной состав. И, конечно же, за текучкой никто не спешил перекрашивать цистерны. Короче говоря, провокация, заговор и недоброе знамение в одном флаконе.

Так и случилось: в середине февраля 2010 года многие российские СМИ сообщили о разливе нефти в районе села Солянка Олекминского района и высказали предположение об аварии на нефтепроводе.

«Транснефть» опровергла это сообщение, не было оно подтверждено и МЧС РФ. Однако организация «Общественный экологический центр Республики Саха (Якутия)» (председатель Зинаида Алтухова) провела на этом месте фотосъемку. По времени она состоялась на две недели позже обнаружения аварии, уже в начале марта. Но даже Южная Якутия — это все равно Якутия, и «за бортом» было минус 20. «В это время грунт мерзлый, — замечает Диана Николаева из «Общественного экоцентра», — а под снегом лопатой загребается нефть».

Диана Николаева рассказала новостному portalу SakhaNews, что общественных экологов работники ОАО «Транснефть» на место разлива нефти не пускали, запрещали фотосъемку, но они все же просочились на место происшествия. Даже один Олекминский район Якутии — безбрежная территория, перекрыть которую дозорами и караулами невозможно. Экологи взяли пробы грунта, засняли место разлива нефти. «Площадь огромная, — говорит Диана Николаева. — Определить точно размеры загрязненной площади при нашем нелегальном положении было невозможно. В ОАО «Транснефть» наличие нефтешлама объясняли тем, что якобы кем-то разлито моторное масло».

Тем не менее Росприроднадзор подтвердил информацию экологов — разлита была именно сырая нефть из трубопровода.

И это не первый случай. 18 января при плановом обслуживании нефтепровода в районе Ленска (районный центр Якутии) лопнула труба, в результате, по данным МЧС, произошла утечка 450 кубометров нефти, загрязнено около 20 тысяч квадратных метров поверхности.

В начале февраля при проведении строительных работ на временном нефтепроводе в районе поселка Невер Сковородинского района Амурской области произошел незначительный разлив нефти с нефтепровода ВСТО. По информации «Транснефти», вылилось 5-6 кубометров нефти.

То есть труба, как выясняется, «потекла» тут же после ее торжественной «сдачи в эксплуатацию».

Случайно ли? И все ли случаи «утечки» мы знаем? Ведь маршрут трубопровода ВСТО проходит по самым безлюдным районам Восточной Сибири. Тем более, как мы видим, трубопроводчики пытались скрыть и Олекминскую аварию, и утечку в Невере.

Еще задолго до торжественного разрезания Путиным ленточки, 17 июня 2008 года, президент Республики Саха (Якутия) Вячеслав Штыров выразил неудовлетворение качеством выполнения подрядными организациями строительно-монтажных работ трубопроводной системы ВСТО. На совещании Штыров раскритиковал подрядчиков и отметил недостаточный контроль за их деятельностью, указав на многочисленные замечания со стороны федеральных надзорных органов.

За год до этого, в июле 2007 года, руководитель Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору Константин Пуликовский сообщил, что инспекторам Ростехнадзора за грубейшие нарушения требований промбезопасности приходилось выдавать предписания на остановку работ десять раз.

А сменивший Семена Вайнштока на посту президента «Транснефти» Николай Токарев в феврале 2008 года рассказал одной из газет о том наследстве, которое он получил от предшественника. На вопрос журналиста о проблемах, возникающих при строительстве трубопровода, Токарев ответил: «Все проблемы ВСТО возникли по банальной причине: интересы тех, кто взялся строить эту трубу, и интересы дела радикальным образом расходились. Те, кто взялся строить, хотели заработать, и побольше, любым способом, а интересы дела требовали другого подхода и другой организации». Напомним, к этому времени было «пройдено» больше половины трассы, и работы шли уже на территории Якутии.

Как рассказал Николай Токарев, проект поручили реализовывать двум генеральным подрядчикам — «Краснодарстройтрансгазу» и «Стройсистеме». Владельцами этих компаний была практически одна и та же группа физических лиц. По его словам, «Краснодарстройтрансгаз» ничего, кроме авторучки в кармане владельца и вывески, не имел. Это была «полочная» компания, ее купили буквально перед началом проекта. Она получила аванс на 7 млрд (!) рублей и оборудования почти на 30 млрд рублей, а дальше начала искать, кто же будет строить. Нанимались кооперативы, мелкие компании, у которых 10-20 единиц техники и 100-200 человек рабочих, и вот этими силами пытались что-то делать. Пришлось привлечь еще 2000 китайцев. Это рабочие без квалификации, которые не представляют даже, как в условиях Сибири строить трубу. И вот этот «Краснодарстройтрансгаз» построил половину трассы.

В ноябре 2007 года, когда владельцам «Краснодарстройтрансгаза» стало понятно, что встанет вопрос, где деньги и куда делся аванс, компания была перепродана людям, далеким от строительства. Хотя для допуска к выполнению работ такого уровня — магистральные трубопроводы — обязательна сертификация фирмы-подрядчика. Кто делал сертификацию «Краснодарстройтрансгаза»? При отборе подрядных организаций надо было пройти сертификацию в частном институте ВНИИСТ, принадлежащем практически той же группе физических лиц, что владела «Краснодарстройтрансгазом». Эта процедура, в общем-то, была искусственной, поскольку за прохождение сертификации ВНИИСТ получал соответствующую оплату. На сертификации подрядчиков он зарабатывал, по словам Николая Токарева, примерно 400 млн долларов в год. Всего на проекте ВСТО институт, как указал президент «Транснефти», заработал 700 млн долларов.

Летом 2008 года Ростехнадзор завершил комплексную проверку соблюдения требований промышленной безопасности на ряде объектов Дальнего Востока, в число которых вошел и нефтепровод ВСТО. В результате проверки выявлено более сотни серьезных нарушений технологии строительства нефтепровода. Самые значительные — крайне низкое качество сварных работ, неэффективная организация транспортировки и складирования труб. По итогам проверки Ростехнадзор потребовал ужесточить контроль качества сварки швов при строительстве ВСТО из-за брака, допускаемого неквалифицированными сварщиками из Китая.

Генподрядчик «Краснодарстройтрансгаз» к этому времени уже был отстранен от строительства ВСТО в результате срыва сетевого графика и обвинений в нецелевом использовании бюджетных средств. «Транснефть» потребовала от Генпрокуратуры выявить реальных владельцев компании с целью предъявления им судебных претензий. Новое руководство «Транснефти» предъявило «Краснодарстройтрансгазу» иски на 31,6 млрд рублей, но сочло за благо получить хотя бы 3 млрд, все остальное исчезло неизвестно куда.

В течение всего 2008 года аудитор Счетной палаты Михаил Бесхмельницын проводил проверку «Транснефти». За период ее руководства Семеном Вайнштоком (до сентября 2007 года) были выявлены все стандартные нарушения правил проведения конкурсов, задержки в выполнении работ, замена материалов на более дешевые без сокращения суммы контракта и т.д.

По материалам Счетной палаты, из шести победителей торгов по выбору подрядных организаций по строительству ВСТО пять были иностранными юридическими лицами, зарегистрированными на Кипре и в Панаме.

Если верить публикациям российских газет, технология работы «Транснефти» в 2006—2007 годы выглядела следующим образом. Кипрские компании (с неизвестными собственниками) получали подряд от «Транснефти». Потом из головной конторы «Транснефти» следовал приказ в дочерние организации заключить с «киприотами» субподрядный договор по указанным расценкам. По таким схемам было выполнено около трети всех работ на ВСТО. Разница между договорами генподряда и субподряда составляла от 5 до 6%. Кому пошли эти деньги? Тайна. И судя по всему, пока живы все, имеющие отношение к этому проекту, тайной

и останется.

Итак, нам предъявлен дырявый трубопровод ценой в миллиарды долларов. При первых же попытках использовать его по назначению он «потек», как дуршлаг. Более того, вспомним сам проект ВСТО. На первом этапе должны быть построены нефтепровод Тайшет (Иркутская область) — Сковородино (Амурская область) общей мощностью 30 млн тонн нефти в год и нефтеналивной терминал на Тихом океане в бухте Козьмино, куда сырье должно поставляться железнодорожным транспортом. Не правда ли, какая-то странная схема: нефть идет по трубе, потом перекачивается в железнодорожные цистерны, потом едет по рельсам, и потом — уже из цистерн — перекачивается в танкеры?

Как известно, с самого начала РАО РЖД крайне скептически оценивало появление ВСТО в качестве конкурента. И, похоже, железнодорожники не ошиблись. 20-25 млн тонн нефти в год — эти объемы Восточно-Сибирской железной дорогой (ВСЖД) уже давно достигнуты, а роста потребления нефти на азиатских рынках (давно уже устоявшихся и поделенных) не ожидается (скорее ожидается снижение импорта нефти Китаем, в связи с реализацией собственных проектов нефтедобычи). То есть «труба» для экспорта нефти в Азию как-то и вовсе не нужна.

«Коммерсант-Хабаровск», в свою очередь, пишет, что Иркутская нефтяная компания (ИНК), добывающая нефть на севере Прибайкалья, отказалась от подключения своих месторождений к первой очереди трубопровода ВСТО. В компании считают, что тянуть 160 км трубы от принадлежащего ИНК Даниловского месторождения до магистрального нефтепровода нерентабельно. По словам представителей компании, нефть с Даниловского месторождения, как и ранее, будет автотранспортом по зимнику вывозиться на Ярактинское месторождение. Оттуда сырье с обоих промыслов по полевому сборно-разборному нефтепроводу поступает на центральную перекачивающую станцию Марковского месторождения. После этого нефть трех месторождений еще 130 км везут на машинах до железнодорожных станций Лена и Якурим в Усть-Кутском районе.

Строили мы, строили... И что же получилось? Монументальный памятник героизму строителей? Или же, напротив, безалаберности и мошенничеству? Стоимость всего проекта ВСТО, как говорят в «Транснефти», точно установить проблематично, но называют цифры от 17 до 30 млрд долларов. Очень серьезные цифры.

Автор: Михаил Кулехов © Новая газета ЭКОЛОГИЯ, ИРКУТСК 👁 37021 19.04.2010, 07:53 📄 1710
URL: <https://babr24.com/?ADE=85256> Bytes: 10885 / 10885 Версия для печати Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

ДРУГИЕ СТАТЬИ В СЮЖЕТЕ: ["ИРКУТСКАЯ НЕФТЯНАЯ КОМПАНИЯ"](#)

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

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

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

Автор текста: **Михаил
Кулехов.**

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](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: kraasyar.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](#)