

ПУСТАЯ ТРУБА

ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ НЕФТЕПРОВОДА ВОСТОЧНАЯ СИБИРЬ—ТИХИЙ ОКЕАН (ВСТО) НЕ БУДЕТ ПОСТРОЕНА В ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ СРОКИ — ДО КОНЦА 2008 ГОДА. В ЛУЧШЕМ СЛУЧАЕ ЭТО ПРОИЗОЙДЕТ В ЧЕТВЕРТОМ КВАРТАЛЕ 2009 ГОДА. И ХОТЯ СКАНДАЛ ПОЛУЧИЛСЯ ИЗЯРДНЫЙ, НИ ОДИН ЧИНОВНИК ИЛИ МЕНЕДЖЕР «ТРАНСНЕФТИ» НЕ БЫЛ УВОЛЕН, А РОЛЬ СТРЕЛОЧНИКА ОТВОДИТСЯ ПОДРЯДЧИКАМ. РАЗБИРАТЬСЯ С ОТСТАВАНИЕМ ВСТО ОТ ГРАФИКА ПРИДЕТСЯ УЖЕ НОВОМУ ПРЕМЬЕРУ.

КИРИЛЛ МАРТЫНОВ

ПАЛЕЦ ИМПЕРАТОРА 28 апреля 2006 года «Транснефть» готовилась начать строительство первого этапа ВСТО. До этого на протяжении года компания отбивала многочисленные атаки на нефтепровод: очень многим людям в стране категорически не нравилось, что труба должна пройти в 800 м от озера Байкал. И вот все готово к старту грандиозной стройки, на 26 апреля в Томске назначено совещание по развитию регионов Сибирского федерального округа с участием президента Владимира Путина. Если бы глава «Транснефти» Семен Михайлович Вайншток мог заглянуть в будущее, то приложил бы максимум усилий, чтобы не допустить на это мероприятие одного человека — академика Николая Лаверова.

Академик делал свой доклад по ВСТО. Он говорил, что Байкал — уникальная система, мировое достояние и не стоит рисковать. Путин среагировал мгновенно: «Семен Михайлович, есть технологическая, техническая возможность уйти на север так, как предлагает академик Лаверов?» Ответ Вайнштока стал приговором ВСТО в его прежнем виде. «Владимир Владимирович, в общем-то вы меня поставили в тупик», — сказал он. И получил в ответ: «Я чувствую, если вы заколебались, значит, такая возможность есть».

Вот так это было почти два года назад. История, весьма напоминающая легенду о «пальце императора», попавшем под карандаш и нарушившем прямолинейность железной дороги Москва—Санкт-Петербург. Только в этом

случае «палец» оказался значительно крупнее. Законный вопрос, неужели нельзя было перенести трассу не за два дня до начала строительства, а хотя бы за два месяца, относиться к разряду риторических.

Сложность ситуации заключалась даже не в том, что трасса удлинилась на 500 км, а в том, что ранее утвержденные сроки реализации проекта остались без изменения. Хотя, как справедливо замечал Семен Вайншток, перенос трассы севернее Байкала «в корне меняет экономику проекта». Напомним, что в итоге стоимость первого этапа ВСТО увеличилась почти вдвое — с \$6,65 млрд до \$11,2 млрд.

«Транснефть» была вынуждена начать строить нефтепровод, как и предполагалось, с двух сторон — Тайшета и Сковородина, при этом в авральном порядке разрабатывая, согласовывая, просчитывая новую часть трубы. Окончательный маршрут первой очереди Тайшет—Усть-Кут—Ленск—Алдан—Сковородино и место строительства спецнефтепорта (бухта Козьмино, Приморский край) был утвержден премьером Виктором Зубковым лишь в феврале этого года!

Уже в начале строительства многие эксперты были уверены, что график соблюден не будет. Первая тысяча километров ВСТО была готова лишь в июле 2007 года. То есть скорость строительства составила тысячу километров примерно за год работы. При таких темпах закончить стройку к концу 2008 года было сложно. Хотя Семен Вайншток всегда утверждал и продолжает утверждать, что выдерживать график реально.

ГЕПАТИТ А Стоит признать, что задача, которую поставил Владимир Путин перед Семеном Вайнштоком и «Транснефтью», была сверхсложной. Господин Вайншток, впрочем, как человек исполнительный, принял ее решать. Вся работа по нефтепроводу с первого дня шла в авральном режиме. Из-за этого возникало немало проблем.

Например, якутские речники, а также их коллеги из соседних регионов, по мнению Семена Вайнштока, завышали цены на свои услуги. В марте прошлого года, когда в Якутию на трассу нефтепровода приезжал тогдашний премьер-министр Михаил Фрадков, этот вопрос стоял очень остро. Речники сдаваться не хотели, утверждая, что не могут работать себе в убыток, а «Транснефть» не хотела возить свои грузы по предложенным тарифам. В итоге, как рассказывал Семен Вайншток в интервью „Ъ“, «пришлось в правительстве, в администрации президента эти вопросы решать». В свою очередь, речники и транспортники постоянно жаловались, что подрядчики «Транснефти» работают плохо, грузы свои не сортируют, сроки нарушают и пр.

Немало хлопот доставляли и подрядчики, как российские, так и китайские (компания China Petroleum Pipeline Bureau), которых пришлось привлечь из-за нехватки рабочих рук на стройке. «Китайцы не выполняют принятых обязательств практически по всей части: не обустроены жилые городки, не вся обещанная техника завозится, идет отставание от графика — в общем они создают одни проблемы», — рассказывал в сентябре 2007 года тогдашний вице-президент «Транснефти» Сергей Григорьев. У китайских рабочих (их привлекалось до 2 тыс.) часто возникали сложности с визами: у кого-то они заканчивались, у кого-то не было виз с правом работы и т. д.

Среди рабочих ВСТО случилась вспышка гепатита А: заболели 24 работника чулымского и нагоринского участков строительства. На территории Нерюнгринского района даже был объявлен режим чрезвычайной ситуации и заведено уголовное дело. Подрядчиков обвинили в том, что строители живут в несоответствующих условиях. Причем проблема с созданием условий для рабочих оставалась нерешенной еще долго.

В сентябре 2007 года главный санитарный врач Нерюнгринского района Инна Давиденко сообщила «Интерфаксу», что генподрядчик ООО «Краснодарстройтрансгаз» не создал соответствующих условий проживания для приезжающих на стройку рабочих. «Более того, для работы на строительстве нефтепровода продолжают приезжать люди, не прошедшие необходимого медицинского обследования. Недавно в Нерюнгри прибыла группа граждан Китая, не имеющих соответствующих медицинских документов», — заявила госпожа Давиденко.

Подобные проблемы возникали в ходе строительства постоянно. Менеджеры «Транснефти», ответственные за проект, буквально только им и жили. «Мой заместитель, вице-президент по капстроительству Марат Сайфутди-

нов за год имел три дня отпуска», — рассказывал Семен Вайншток. При этом, еще раз подчеркнем, он настойчиво повторяет: нефтепровод можно было сдать в срок. «На момент моего увольнения мы построили 1,2 тыс. км. Осталось 1,5 тыс., но прошли самое сложное — горы, реки, вечную мерзлоту — и вышли на песок, где можно идти победным маршем».

КТО ВИНОВАТ Николай Токарев сменил Семена Вайнштока на посту президента «Транснефти» в октябре прошлого года. Уже в ноябре было заявлено, что строительство ВСТО отстает от графика. Сначала тон выступлений господина Токарева был достаточно мягким. Он говорил об отставании на «некоторых участках» и о «трех-четыре месяцах» задержки. Виной всему подрядчики. «Есть определенные проблемы с подрядчиками... По ряду участков существует неисполнение контрактных обязательств перед „Транснефтью“», — сказал он. 21 ноября 2007 года были обнародованы результаты работы специальной выездной комиссии, которая инспектировала ход работ. Проверка показала, что общая оценочная готовность объектов первой очереди ВСТО по линейной части составляет 41,1% при плановом показателе 60%, а по нефтеперекачивающим станциям — 23,9% при плановых 56%.

Дальше Николай Токарев делал все более и более жесткие заявления. Подрядчикам, особенно «Краснодарстройтрансгазу», досталось по полной программе. Токарев говорил, что у них ничего, кроме вывески, нет вообще, что они получили аванс и непонятно куда его дели. «В Сибирь приехали люди, которые не имеют представления о том, как строят нефтепроводы в этих условиях. Организация работ никудашня. Тяжелая техника вся в южном исполнении, без кабин, не предназначенная для работы в таких суровых климатических условиях — не заводится в сильные морозы, на ветру бульдозерист не может находиться больше 30–40 минут: ему нужно бросать работу и греться», — приводит слова главы «Транснефти» сайт Infranews.ru. Даже удивительно, как эти люди и эти подрядчики, которые работают по полчаса, сумели построить 1200 км трубопровода.

Николай Токарев указал и на отсутствие согласованного проекта строительства спецнефтепорта на тихоокеанском побережье в бухте Козьмино, что также делает невозможным следование графику. По его словам, после утверждения такого порта строительство будет идти еще, как минимум, 20 месяцев.

Правда, при этом он впрямую ни разу не назвал виновным за срыв стройки господина Вайнштока и его людей. А Семен Михайлович все кивки в свою сторону отмечает, но тоже прямо ни на кого не указывает.

Вся эта история выглядит весьма странно. Во-первых, о том, как обстоит дело на ВСТО, знали и в администрации президента, и в правительстве. Туда постоянно кто-то из федеральных чиновников мотался, не говоря уже о чиновниках местных. При этом после ухода из «Транснеф-

НЕФТИ НЕКУДА ИДТИ НА ВОСТОК: ПЕРЕГОВОРЫ С КИТАЕМ ПО ЭКСПОРТНЫМ КОНТРАКТАМ ПРОДВИНУЛИСЬ МАЛО, А СТРОИТЕЛЬСТВО ТИХООКЕАНСКОГО НЕФТЕПОРТА, ОТКУДА МОЖНО ЭКСПОРТИРОВАТЬ ВОСТОЧНОСИБИРСКУЮ НЕФТЬ, НЕ НАЧИНАЛОСЬ



СМЕЖНИКИ



Международная конференция

Argus LPG 2008**Сжиженный нефтяной газ России и СНГ****Москва, отель The Ritz-Carlton****10–11 апреля 2008 г.**

Ценовое агентство *Argus Media* приглашает вас принять участие в международной конференции «Сжиженный нефтяной газ 2008», которая пройдет 10–11 апреля 2008 г. в московском отеле The Ritz-Carlton.

Интерес к сжиженному нефтяному газу из России и других стран СНГ со стороны импортеров во всем мире растет год от года. На международном рынке сжиженного газа большинство сделок заключается на основе котировок *Argus*, включая экспортные поставки в Польшу, которая является крупнейшим потребителем газа из СНГ.

Как и в прошлом году, участие в конференции позволит вам не только узнать много нового о ценообразовании на рынке сжиженного газа, но и заключить взаимовыгодные контракты и установить личные связи с партнерами.

Регистрация — на сайте <http://www.argusmediagroup.ru>

По вопросам участия, пожалуйста, обращайтесь к Павлу Чеканихину и Елене Суриковой по тел. +7 (495) 933 7571, факс +7 (495) 933 7572, e-mail: moscowconferences@argusmediagroup.com



Реклама