

«Нам не нужно никого догонять на шельфе»

Владимир Вовк – об истории и перспективах освоения шельфа в России

Советский Союз был одной из первых нефтяных держав, приступивших к освоению шельфа. Но недолгий расцвет морской разведки в 70 -80 -е годы прошлого века сменился застоем в 90 -е и отдельными попытками возрождения работ на шельфе в 2000 -е. Своими размышлениями об истории и перспективах развития морских проектов в России поделился один из наиболее опытных и уважаемых специалистов по шельфу Владимир Степанович Вовк, около 30 лет отдавший работе в «Газпроме».

О том, как все начиналось

Первые шаги на шельфе СССР сделал еще в 20 -е гг. прошлого века, когда на Каспии в районе Баку приступили к засыпке бухты Ильича и с искусственных островов начали вести морское бурение и добычу нефти. Потом в конце 40 -х были эстакады «Нефтяных Камней» («Нефтяные камни» занесены в Книгу рекордов Гиннеса как старейшая нефтяная платформа, - RusEnergy). Руководило этими работами Министерство нефтяной промышленности.

Второе ведомство, занимавшееся морем – Министерство геологии, в котором я и начинал работать молодым специалистом. Мингеологии сосредоточилось на

сейсморазведке шельфа Сахалина, Азовского и Черного морей. В ноябре 1974 году я был начальником первой морской партии в объединении «Крымморгеология» в Симферополе, у нас было уже около 12 собственных кораблей, десяток в аренде, небольшой собственный порт с базой обеспечения морских работ.

Министерство газовой промышленности – третье ведомство - тоже начинало делать маленькие шажки на море, но отставало от двух первых. Оно строило опытную ледостойкую платформу на Азовском море.

Темпы, которыми велись работы на море, не устраивали тогдашнего председателя Совета министров Алексея Николаевича



Первые шаги на шельфе СССР сделал еще в 20-е годы прошлого века

Косыгина (возглавлял правительство с 1964 по 1980 г., - RusEnergy). Рассказывают, что однажды он собрал трех министров - геологии, нефтяной и газовой промышленности, - и сказал им следующее: «Референты мне написали справку о том, что в мире уже около 20% нефти и газа добывают с воды. А мы с вами что делаем?». И предложил разрозненные работы на

море передать в ведение одного из министерств. Но с финансированием из внутренних резервов.

Министр геологии Евгений Александрович Козловский ответил, что он бюджетник, ему такой масштаб не по карману.

Министр нефтяной промышленности Валентин Дмитриевич Шашин (возглавлял министерство нефтяной промышленности в 1965 -1977 гг., - RusEnergy) сказал, что сейчас в самом разгаре работы в Западной Сибири, ему не до шельфа.

А министр газовой промышленности Сабит Атаевич Оруджев (возглавлял министерство газовой промышленности в 1972 -1981 гг.) заявил, что

возьмется! Оруджеву тема была близка - он начинал свою работу на Каспии и защитил докторскую диссертацию по освоению морских нефтегазовых месторождений.

И 24 августа 1978 года вышло постановление Совета министров, по которому все работы на шельфе возложили на министерство газовой промышленности (по-



Вовк Владимир Степанович

Родился 28 июля 1944 г. Окончил в 1964г. Дрогобычский нефтяной техникум по специальности техник по бурению, в 1980 г. - Ивано-Франковский институт нефти и газа по специальности горный инженер, бурение нефтяных и газовых скважин. Кандидат технических наук. Доктор геолого-минералогических наук.

В 1964-1979 гг. работал помощником бурильщика, помощником бурового мастера, буровым мастером, начальником Морской партии в структуре Мингео УССР. В 1979-1988 гг. - начальник центральной инженерно-технической службы, заместитель генерального директора и затем генеральный директор в ПО «Черноморнефтегазпром» (структура Мингазпром СССР). 1988-1993 гг. – генеральный директор СП «Вьетсовпетро» (Вьетнам). С 1993 - начальник Управления техники и технологии разработки морских месторождений ОАО «Газпром».

Автор многих изобретений и публикаций по вопросам бурения и проблемам освоения морских нефтегазовых месторождений. Заслуженный работник нефтяной и газовой промышленности Российской Федерации, Заслуженный работник Минтопэнерго, Почётный работник газовой промышленности, Ветеран труда газовой промышленности.

становление Совета Министров СССР N 720 «Об организации работ по освоению ресурсов нефти и газа на континентальном шельфе СССР», - RusEnergy).

О создании «Главморнефтегаза»

Предыстория этого постановления такая. За несколько лет до этого я познакомился с Оруджевым. В то время я возглавлял одно из предприятий в Крыму и получил звонок от партийных: мол, тут отдыхает министр газовой промышленности, хочет к вам приехать и посмотреть вашу работу, нужно послать за ним вертолет. Вертолет мотался за вахтами без передышки, но я, скрепя сердце, все же его за министром послал.

Первая встреча прошло сдержанно. Но потом мы с ним сдружились, а на третий год знакомства приходит ко мне в кабинет человек. Это был референт Косыгина,

посланный ко мне Оруджевым. Он попросил меня посмотреть одну бумагу – проект постановления Совета Министров как раз об организации работ на шельфе.

А мне всего 34 года, я сел с этой солидной бумагой, руки трясутся, тут еще опаздываю на совещание... Но понял всю ответственности момента и взялся кое-что исправить. Много изменений внес – в основном, названия организаций, которые нужно передать в Министерство газовой промышленности, правильное их базирование, некие слова по очередности задач.

Буквально через неделю пришла правительственная телеграмма, Оруджев вызвал меня в Москву, и он зачитал то постановление. Дошел до места о том, что будет создано специальное конструкторское бюро для проектирования платформ, и вошел в азарт: «Мы создадим КБ типа Туполева! Мы создадим новые технологии

для освоения шельфа».

В самое короткое время в аппарате министерства газовой промышленности был создан специальный главк «Главморнефтегаз», укомплектованный людьми со всей страны - примерно 200 «моряков» в нем трудились. Начальником «Главморнефтегаза» Оруджев назначил руководителя «Комигазпрома», очень энергичного человека, Станислава Ивановича Юдина.

О Сахалине и Балтике

От Сахалина до Калининграда и от Мурманска до Баку было создано множество профильных предприятий, подчиненных Мингазпрому. В Симферополе появился специальный институт ВНИПИшельф, мощнейший, до сих пор живой. В Москве – ВНИПИморнефтегаз. Всего было создано шесть проектных институтов.

В те годы все конструкторские бюро работали на военных. И тогда министру судостроительной промышленности Игорю Белоусову предложили одно из КБ полностью перепрофилировать на нужды Министерства газовой промышленности. Так для Мингазпрома появилось КБ «Коралл» (Севастополь). После этого ни одного нового военного заказа «Коралл» не получал и был полностью переориентирован на конструирование морских буровых и добычных платформ.

Каждый завод понимал, что он должен делать, кому что поставлять. Потому что все было расписано в специальном постановлении. И в те годы на ППБУ для глубины моря до 200 метров единственное, что было импортное – это подводные превентеры Cameron. А так - до последнего болта все было наше. Заставили промышленность работать.

Хотя какое-то оборудование приходило из-за рубежа. Например, очень хорошее сотрудничество у нас получилось с Японией. В 1975 году было подписано межправительственное соглашение с японской компанией «Содэко» - «О сотрудничестве в области разведки, обустройства месторождений, добыча нефти и газа на шельфе о. Сахалин...». И в рамках этого сотрудничества мы получили буровые установки из Японии, а также научную, проектную поддержку.

Ресурсы под проекты «Сахалин-1» и «Сахалин-2» были преимущественно разведаны в период работы министерства газовой промышленности на шельфе. И то, что «Газпром» в итоге получил долю в «Сахалине-2», я воспри-



К сожалению, «Главморнефтегаз» просуществовал всего 10 лет. По трагическим обстоятельствам

нимаю как восторжествовавшую справедливость (месторождение Лунское было открыто в 1984 году, Пильтун-Астохское – в 1986-м, - RusEnergy).

Мингазпром разведывал и за рубежом. Там, по сути, было три крупных направления работы. Первое, и очень важное – Вьетнам. Второе – СП «Петробалтик» (СССР, Польша, ГДР) в Балтийском море. Открытие Кравцовского месторождения (на котором стоит платформа Д-6 ЛУКОЙЛа) – это их работа. Третье направление – Куба, где было потрачено много усилий. Хотя в те годы добычи на кубинском шельфе не достигли, сотрудничество привело к резкому увеличению добычи на суше, фактически в транзитной зоне шельфа.

А для того, чтоб эти работы можно было вести, в составе Мин-

газпрома создали специальное объединение ВО «Союззарубежморнефтегазпром» (сейчас - «Зарубежнефть»).

О том, как потеряли отрасль

Хорошая была программа, она заработала. Были построены и закуплены более 600 единиц специальных технических и плавающих средств, в том числе СПБУ, ППБУ, буровые суда, водолазное судно с глубоководным комплексом (погружение до 300 м), крановые суда большой грузоподъемностью, завод по строительству глубоководных платформ. Были открыты многие нефтегазовые месторождения, в их числе Штокмановское, Приразломное, Русановское и Ленинградское.

Но, к сожалению, «Главморнефтегаз» просуществовал всего 10 лет. По трагическим обстоятельствам. В 1981 году Оруджев внезапно скончался от рака.

На какое-то время министром газовой промышленности стал Василий Александрович Динков. Но в 1985 году Динкова перевели в Министерство нефтяной промышленности, на «усиление», вместо отправленного на пенсию Николая Алексеевича Мальцева. А вместо Динкова вызвали из Тюмени Виктора Степановича Черномырдина. Он до этого был заместителем министра - начальником «Главтюменьнефтегаза».

И Виктор Степанович мне лично рассказывал, что с 1985 года до 1987-й даже разговора не было, что Динков заберет с собой морской главк. Но в конце декабря 1987 года он пришел утром в кабинет - бумага на столе. Морской

главк забирают в Министерство нефтяной промышленности. Черномырдин просто не успел повлиять на ситуацию. Так у нас моряки перекочевали к нефтяникам.

Через несколько лет самые рентабельные предприятия министерства нефтяной промышленности были приватизированы. А «Главморнефтегаз» распался. Вот такой хороший старт страна наша потеряла. Потом наложился и кризис 90-х годов, в годы разрухи всем было не до шельфа.

О вьетнамских открытиях

Однако прежде, чем это случилось, у СССР сложился один весьма успешный проект на международном шельфе, где работами руководил Мингазпром, хотя сложился непросто. Это было СП «Вьетсовпетро», созданное в 1981 году двумя государствами по межправсоглашению. Это предприятие было непосредственно подчинено «Главморнефтегазу» и вьетнамскому Главному управлению нефти и газа (сейчас – «Петровьетнам»).

В 1984 году я впервые был направлен на работу на шельф Вьетнама, где до 1986 г. руководил бурением в СП «Вьетсовпетро». Пожалуй, наиболее серьезным и важным было бурение знаменитой скважины на платформе №1. Скважина должна была вскрыть два продуктивных пласта: верхний - миоцен и нижний - олигоцен. Бурение шло уже достаточно долго скважина была разбурена до проектной глубины, а результата не было, и от начальства поступила команда сворачивать работу, чтоб не тратить зря деньги.

Но мы чувствовали, что фундамент еще не достигнут, что бурить надо глубже. Мы пробурили еще - и началось по-

глошение бурового раствора. Когда все нормализовалось, мы стали анализировать ситуацию. Раз раствор уходил, значит, есть трещины, которые могут содержать нефть. Но это дополнительное бурение стоило нам целого скандала. Руководство узнало про наше «самоуправство», на планерке меня в очень жесткой форме отчитали, и от дальнейших попыток пришлось отказаться. Мы стали испытывать то, что успели вскрыть. И на олигоцене получили 86 тонн нефти – это по тем временам была удача.

После торжественного визита Черномырдина на платформу меня назначили директором «Черноморнефтегаза» в Симферополе. В последующие два года на южной части Белого Тигра, где мы получили приток, больше не бурили – сочли, что северная часть перспективнее. Однако она надежд не оправдала, и в 1988 году меня направили возглавить «Вьетсовпетро».



Железо без людей мертвое, поэтому какое бы ни было безденежье, мы старались сохранить кадры

Когда я вернулся, то, естественно, спросил о состоянии дел на первой скважине. Ее дебит составлял тогда около 7 тонн нефти в сутки, она «затухала». В этот раз никаких административных препон не было. Я приказал составить план буровых работ. Пробурили на одно долото, провели каротаж – ничего не выявили. Что делать? Бурить дальше. В 3 часа ночи раздался звонок – скважина заработала, давление около 120 атмосфер! Скважину закрыли, сделали систему обвязки, после чего снова открыли, и она дала 1200 т нефти.

Потихоньку Белый Тигр стал наращивать добычу: в первый год при плане 40 тыс. т добыли 42

тыс., во второй – 275 тыс., а еще через год – сразу 1,5 млн т. Пошла добыча, и все забыли о прошлых бедах.

О судах и кадрах

Но в 1993 г. я из Вьетнама уехал. Во время одной из командировок в Москву меня встретил в коридорах «Газпрома» Рэм Вяхирев, схватил за руку и повел в кабинет к карте. Показывает на Штокман и говорит: ты видишь, какая штука! А я не просто видел, я знал – мурманчане, которые в 1988 г. пробурили там успешную скважину с бурового судна Шашин, у меня уже были и показывали карты. Вяхирев потребовал, чтобы я перевелся из Вьетнама в Москву. Мы создали Управление по работам на шельфе, организовали работу вновь созданного «Росшельфа», которому по указу президента РФ Ельцина были переданы лицензии на Штокмановское газоконденсатное и Приразломное нефтяное месторождения.

И конечно, мы попали в тяжелые времена, разруху 90-х. Все северные предприятия – «Арктикморнефтегазразведка», «Севморнефтегеофизика» и прочие – писали письма от имени трудовых коллективов о том, что люди без зарплаты, работы нет. Я пришел тогда к Вяхиреву и начал уговаривать: это наши предприятия, это мы их когда-то создавали, они сейчас рушатся, люди обозлены, флот ржавеет – давайте что-то будем с ними делать. И мы стали давать им деньги в долг, чтоб они отремонтировали технику, а потом этот долг отработали на наших офшорных лицензиях.

Так мы потихоньку помогли отремонтировать СПБУ «Мурман-

ская», два судна снабжения, три судна геофизики, одно даже переоборудовали для ведения сейсморазведки 3D. И продолжили разведку Приразломного, Штокмановского, открыли Медыньское и Варандей-море, вышли в Обскую губу.

Но железо без людей мертвое, поэтому какое бы ни было безденежье, мы старались сохранить кадры. И сегодня у нас нет проблемы с людьми.

Об освоении Арктики

Отстает ли Россия от всего остального мира в работе на шельфе? Это сложный вопрос. Почти 70% морских ресурсов от всего шельфа России сосредоточено в арктических морях. Но ведь для Арктики мировая промышленность почти ничего не создала. А почему? Потому что нужды в этом не было. Канадцы первыми начинали работы на Арктике, но геология подвела, и поэтому сегодня их платформа Molikraaq стоит на Сахалине, буровая Kulluk используется Shell на Аляске, буровая SDC ржавеет без использования.

Нам не нужно никого догонять на шельфе. Я думаю, нужно ставить вопрос по-другому: а может ли наша промышленность обеспечить производство оборудования в тех объемах и на том уровне, чтобы не закупать за рубежом? Ведь на ближайшие годы нам не так-то много нужно на море. Газа еще полно на суше – Гыдан, Ямал и так далее. Я считаю, что если через 10 лет Россия будет добывать на море 1/3 от сегодняшней добычи на суше, этого будет вполне достаточно.

Но для того, чтоб включить запасы на шельфе в будущую добычу, надо как минимум 10 лет их разведывать. Нужно получить ответы на все вопросы: по количеству продукции в пласте, по ее

характеристикам, по давлениям и т.д. Нужно собрать данные многолетних наблюдений за климатом, течениями, экологической обстановкой и пр. На проектирование добычи нужно еще года два. На изготовление платформ – 60 -65 месяцев минимум. Если мы сейчас ничего делать не будем, то к чему придем?

И я думаю, может, сам Бог нам дает некую временную нишу, чтобы люди правильно подошли к вопросам освоения Арктики. Потому что задачи стоят нетривиальные. В Карском море, например, только два месяца в году - август и сентябрь - льды немного отступают и есть просветы чистой воды. И что за это время можно там разбурить? Остается один выход: идти под воду.

О технологиях и управлении

В будущем платформ не будет. Сегодня человечество создало практически всю необходимую гамму технологий и оборудования для подводной добычи. Есть пока только одно ограничение – передача электроэнергии на дальние расстояния. Сегодня критическая цифра – 200 км. Но поиск решений ведется, в том числе и у нас.

Остаются еще проблемы бурения, особенно эксплуатационных скважин. Многие годы мы вели наработки по созданию подводной буровой установки с КБ «Лазурит», ВНИИнефтемаш, ВНИИГАЗ и другими нашими проектными организациями. Есть концептуальный проект и патент. Но там все достаточно сложно: кроме собственно бурения, нужно организовать передачу грузов на глубине, смену вахт и как -то обеспечить энергетику. Временно мы эту работу приостановили, но есть уверенность, что очень скоро они продолжатся.

Я не думаю, что заставить российскую промышленность производить качественное оборудование для шельфа - это что -то фантастическое. Почему мы должны заказывать СПГ -танкеры в Корею? Это обычное судно, которое должно быстро плавать и на котором стоят термоизолированные емкости для СПГ. Но для того, чтобы сориентировать промышленность, две госкомпании должны представить свои конкретные программы на шельфе президентской или правительственной комиссиям по ТЭК. Производители оборудования смогут на этом основании строить свои планы.

Неплохо было бы повторить опыт СССР по «Кораллу» - одно КБ отдать полностью под нужды шельфа. Потому что выделять часть специалистов на военных предприятиях под гражданские заказы – это, конечно, можно, но цель не будет достигнута. Я не хочу называть конкретные КБ. Но мы сегодня очень много сделали, чтоб такую роль для нас начал выполнять ЦНИИ «Крылова». Хорошая структура, и если ее поддержать, то там все будет хорошо.

Да, на сегодня шельф остается дорогим, высокотехнологичным. Но развитие шельфа – это автоматически развитие науки, промышленности и государства. Поэтому я считаю, что нужно, не пренебрегая советскими методами, перенять некоторые элементы от госплановского управления отраслями. А с учетом резкого увеличения объемов работ на шельфе в ОАО «Газпром» и получения новых лицензий следует, на мой взгляд, усилить структуру управления морскими работами в ОАО «Газпром», возможно, создать отдельный департамент.