



ВАГИТ АЛЕКПЕРОВ и его команда



ДУГА БАРКОВА

ВАГИТ АЛЕКПЕРОВ
и его команда



ДУГА БАРКОВА

НИКОЛАЙ ЧЕРНИКОВ

ВАГИТ АЛЕКПЕРОВ
И ЕГО КОМАНДА



ДУГА БАРКОВА

***СВЕТЛОЙ ПАМЯТИ
ВИТАЛИЯ АНАТОЛЬЕВИЧА БАРКОВА***

ОТ АВТОРА

В различных энциклопедиях фамилия «Барков» не редкость. В БСЭ есть статья об известном географе академике Александре Сергеевиче Баркове, упоминается и фамилия русского поэта XVIII века Ивана Семёновича Баркова, переводчика сатир Горация и басен Фёдра, а также автора непечатных озорных поэм. Известен академик Лев Митрофанович Барков – основоположник трудов по ядерной физике. Наконец войсковой разведчик Герой Советского Союза Сергей Егорович Барков. Наверняка живут и здравствуют иные Барковы, внесшие свой, пусть неотмеченный на скрижалях истории, вклад в благосостояние родного Отечества.

Но в этой книге речь пойдет об Анатолии Александровиче Баркове, нефтянике и строителе, воине и спортсмене, о человеке с большой буквы – вице-президенте нефтяной компании «ЛУКОЙЛ».

«А в степи глухой
Замерзал ямщик...»

Русская народная песня

**ВМЕСТО
ПРОЛОГА**

...**М**ашина вдруг резко накренилась, пода-
лась влево и ухнула с моста всеми че-
тырьмя колесами на заснеженный
лед. Из-за рева мотора и воя пурги не слышно было, как
треснул и проломился зимний покров реки. Вода в хоро-
шо утепленный «ГАЗон» хлынула не сразу, машину даже
чуть качнуло на плаву, но уже захлебнулся двигатель и
валенки стали быстро намокать... «Только бы не затяну-
ло под лед!» – мелькнула тревожная мысль. – «Какая
здесь глубина?»...

...Начальник цеха «Главтюменнефтегаза» Анатолий Бар-
ков ехал по зимнику на «ГАЗ-66» следом за «Уралом». Мос-
ты на зимниках весьма незатейливы – две пары труб, про-
ложенных над рекой в одну колею. Водитель по прозвищу
Васька де Гама, дитя тамбовского татарина и обской хан-
тыйки, не разглядел в ночи, что мост занесен снегом вров-
ень с руслом реки, и стал разъезжаться со встречной ма-
шиной, как принято на зимниках и лыжных трассах – в
один след, – да так и слетел с одноколейного моста. «ГА-
Зон» проломил лед и очень быстро ушел в ледяную черную
воду. Маленький юркий Васька де Гама успел выбраться
почти сразу. А вот его рослому пассажиру это не удалось.

Барков знал, как вести себя в подобных случаях – глав-
ное, не паниковать, дать воде заполнить салон, чтобы
потом легче было открыть дверцу. Но дверь при ударе о
лед вмялась и не открывалась. Машина с большим кре-
ном быстро уходила под лед. Барков изо всех сил бил в
дверцу, но ее намертво заклинило.

Инженеру Баркову было ровно тридцать лет. У него была жена и двое детей. Он очень не хотел погибать так бесславно и глупо – подо льдом безвестной сибирской речки. Тридцать лет это не так уж много, чтобы пронестись перед глазами за три мгновения... Детство, домик на Песчаной улице, голубятня, отцовский мотоцикл, мамыны пироги, собака Норка, школа, ПТУ, первый в жизни нефтяной промысел, армия, аэродром в Германии, красавцы МИГи, красавица-лаборантка на заводе, лекции в нефтяном техникуме, слесарь, прораб, инженер, начальник цеха... И это все? И на этом – точка?!

Черная огненно-ледяная вода подступала под грудь. Проклятая дверца по-прежнему не поддавалась...

Может быть, зря он поехал на эти клятые Севера? И дома, в Башкирии, работы через край... Эх, поздно пить боржоми...

Вот и Степан Повх так – утонул в таежной реке. Сколько же мужиков осталось в здешней тайболе навсегда?

Не к месту вспомнилось: Когалым по-хантыйски – это «место, где умирают мужчины». Умирают? Черта с два! «А помирать нам рановато, есть у нас еще дома дела!»

Барков рванулся что было сил через полуразбитое лобовое стекло, которое еще не скрылось подо льдом, рванулся, не чувствуя боли от врезавшихся в руки осколков стекла, и вырвался из смертельной западни. Но попал, что называется, из огня да в полымя – в полымя сибирской стужи. Промокшая насквозь одежда ледяной броней сковала тело. Лед хрустел при каждом движении.

По счастью водитель шедшего впереди «Урала», потеряв из виду огни «ГАЗона», вернулся к мосту. Его кабина и стала спасительным убежищем для вымокших людей, с трудом вместив в себя пятерых облаченных в зимнее обмундирование нефтяников.

Баркова переодели в сухую шубу, но пальцы рук, переломанные когда-то на буровой, быстро коченели, наливались холодом и ноги. Тело сотрясала крупная дрожь – то ли от пережитого стресса, то ли от нестерпимого холода.

Нечего было и думать, чтобы согреться традиционным «русским способом» – на нефтепромыслах царил весьма

жесткий «сухой закон». И тем не менее водитель, покопавшись под сиденьем, сумел отыскать перемазанную в солидоле бутылку болгарского коньяка «Сълнчев бряг». Это был не коньяк, это был самый настоящий эликсир жизни. Он даже хмеля не почуял, только блаженное тепло, которое растекалось по жилам.

А вскоре в глухой арктической ночи замаячил огонь газового факела.

В бараке нефтяников Баркова уложили на койку, накрыв одеялами и тулупами. Но его по-прежнему была дрожь жестокого озноба. Надо было бы растереть тело спиртом. Но где взять эту спасительную и запретную на промыслах жидкость? Спирта не нашли. Однако в три часа ночи чья-то добрая и запасливая душа принесла в барак бутылку водки. Только после доброго стакана продрогший начальник цеха пришел в себя.

Декабрьская пурга мела еще трое суток, прежде чем смог прилететь вертолет. За это время было что вспомнить... Благо, не за три предсмертные секунды...

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

ЧЕЛОВЕК, СДЕЛАВШИЙ СЕБЯ САМ

В 1947 году главстаршина сверхсрочной службы Александр Петрович Барков снял с бушлата погоны и вернулся из Совгавани, где верой и правдой, потом и кровью отслужил Тихоокеанскому флоту не один годок, на Урал, в родной Кировград. Собственно, родился он в Татарии, в Богдановке, но жена была родом с Урала. Устроился Александр Петрович работать на медеплавильный завод. Именно там, в Кировграде, что в сотне километров от столицы Урала – Екатеринбурга – и подарила бывшему моряку его жена Устинья Марковна (урожденная Есакова) сына-первенца Анатолия. Случилось это 19 мая 1948 года. А пять лет спустя молодая семья перебралась из тихого и не очень сытного Кировграда в Башкирию – в новорожденный город Октябрьский, где кипела крупная стройка и добывалась большая нефть. Там и осел до конца жизни бывалый моряк, хлебнувший лиха на войне с японцами. Построил напополам с братом шлакоблочный домик на окраине города (он и сейчас там стоит), разбил сад, огород, срубил баньку и вместе с Диной – так звали Устинью Марковну в обиходе – устроились шоферами в ДСРК (дорожную строительно-ремонтную контору), которая обслуживала нефтяников треста «Башнефть».

Так получилось, что о семье Барковых больше всего мне рассказывал младший брат моего героя – Юрий Александрович Барков.

– Отец был для нас с братом непререкаемым авторитетом. Моряк, фронтовик, воевал с японцами, участвовал в десанте на Сахалин. Имел боевые награды, но мы, мальчишки, растащили все его ордена-медали.

Батя был человек строгий и решительный. Вес его бляхи с якорем на флотском ремне был хорошо знаком и мне, и Толе. Старшему, конечно, влетало больше...

– За что же вам влетало?

– Мало ли за что? Да от нас всего можно было ожидать... Самая малая провинность – ну, зерно, предназначенное для курей, Толя своим голубям таскал... У нас еще и кролики были. Времена не очень насчет продуктов... Постановка дела была такой – или мешок травы нарвал, или никуда не пойдешь. А гулять-то с мальчишками ой как хотелось! Потом эту траву мы косой-литовкой косили. Толя как-то ежуху на косу поймал. Тоже событие...

Из живности – всегда у нас кошки жили, ну, собака, само собой – Норка, маленькая, дворняга, но очень умная. Двенадцать лет жила... На конюшню местную ходили. К лошадям неровно дышали... Но голуби занимали в его жизни особое место. Сами, наверное, знаете – голубятниками люди остаются до старости. Это даже не столько увлечение, сколько состояние души. Правда, многие родители, да и наши – не исключение, смотрели на голубятню как на вредную забаву. Что ворон считать, что голубей гонять. Но это вовсе не так. Тут и постижение красоты полета, птицы и неба, тут и радость за своих крылатых питомцев, и азарт чисто спортивный – чьи кружат выше, дольше... И ревность, ведь случалось, и чужих перегоняли в свою голубятню. Эх, сизари, сизари... Может быть, именно они и сыграли в Толиной жизни особую роль. Возможно, именно из-за них отец и решил побыстрее приобщить старшего сына к взрослой жизни – отдал в ПТУ.

Вообще, бате мы очень благодарны за житейскую науку, за то, что не давал нам спуску...

С Толей у нас разница в 10 лет, но учились мы с ним в одной школе №16 на улице Фрунзе. Учителя одни и те же учили – Таисия Дмитриевна Янская, Галина Васильевна Гус, она у нас русский язык и литературу вела. Директор один и тот же – Анатолий Михайлович Белостокский. Ныне покойный... Строгий, за что и кличку «Барбос» получил... В отличниках мы не ходили, но старший брат успевал в целом неплохо. Правда, пай-мальчиком не был. Мог за себя очень круто постоять. Драться не лю-

бил, но умел. Дрались улица против улицы, один район города против другого. У Толи после одной из таких разборок палец на руке до сих пор не сгибается.

Он очень рано ушел в самостоятельную жизнь. После практики в Нефтекамске призвали в армию, вернулся, пробыл дома каких-то год-два и уехал на Севера, в Нижневартовск. И я за ним следом потянулся. Двадцать два годика проработал в Когалыме... После отца – старший брат для меня главный авторитет, главный человек по жизни.

Отец... Он был мастер на все руки. Помимо того, что слесарил по высшему разряду, каменщиком мог работать, мог и печку сложить, по плотницкой части понимал. Сам собирал аквариумы на пластилине, фигурные подставочки для них точил. Рыбки у нас всегда были... Сад держал – вишни, яблоки сортовые. Великолепно готовил – особенно сибирские пельмени или курники с крольчачьим мясом. Это было фирменное блюдо! Если отец затеял курники – в доме праздник. Кстати, Анатолий тоже сам прекрасно готовит.

Заядлым рыбаком был отец. На чердаке всегда сушились сети, бредни, а на заборе у нас висели снасти. Лодка у него была сборная, из трубок, обтянутых брезентом, ходил по озерам на веслах. И никогда без рыбы не возвращался – щуки, лещи, судаки, голавли, сорожки... Теперь уже оскудела река. Плотины поставили, гидрологический режим изменился. Ушла рыба...

Еще мотоциклы любил. Сначала на «М-5» колесил, потом купил себе «Ковровец», потом у нас «Урал» с коляской появился. Это Толя ему с Севера переправил. «Урал» до конца жизни ему служил.

Любил петь и хорошо пел. У мамы тоже голос был неплохой. Как затянут в два голоса «Ой мороз, мороз, не морозь меня...» Больше всего отец любил старинную русскую песню «Славное море, священный Байкал...» Музыку вообще любил, у нас был большой набор грампластинок сначала к патефону, потом к радиоле «Рекорд-60», помните, такая была... Она у мамы простояла до самой смерти и все работала, хотя приемник и ламповый был...

Курил отец сильно... Даже после инфаркта все «Беломор» смолил. Толя поначалу тоже дымил. Но потом, когда всерьез спортом увлекся – лет в 15, бросил. Он у нас прирожденный лыжник, со школьной скамьи ходил аж на 50 километров.

Лучший школьный друг у него был Ирек Мингазов, на одной улице жили, но, увы, погиб он трагически в 17 лет. Несчастный случай.

Отец скончался в 1981 году, когда мы оба с братом работали в Западной Сибири. Так получилось, что телеграмма о его смерти пришла только на пятые сутки... Похоронили отца на кладбище поселка Туркменево, что вошел уже в черту Октябрьского. Мама пережила его на двенадцать лет. Потом и ее к отцу положили. Такая вот семейная история...



Вице-президент нефтяной компании «ЛУКОЙЛ» Анатолий Александрович Барков.



Президент Компании «ЛУКОЙЛ» Вагит Алекперов и вице-президент Анатолий Барков. 25 лет рука об руку, плечом к плечу по трудному пути «ЛУКОЙЛа».



Главстаршина Александр Петрович Барков
и его молодая жена Устинья (Дина) Есакова.



Устинья Марковна Баркова – мама.



Толя Барков в два года.



У меня растут года... Город Октябрьский.



С мамой.



Под Свердловском на горе Ежовой.
Приобщение к красотам родного края.



Семья Барковых в 1955 году: Александр Петрович,
Устинья Марковна и первоклассник Толя.



Устинья Баркова с мамой в Кировграде.



Марк и Матрена Есаковы. Кировград.



В гостях у бабушки (родители мамы): глава рода - дедушка Марк, справа бабушка Матрена. Кировград.



С младшим братом Юрием. Октябрьский.



Будущий нефтяник Толя Барков. Ученик октябрьского ГПУ-30.



Дед Саша и внук Виталик. Октябрьский.



Бабушка Устинья с любимым внуком.



Тагир Низамутдинов: здесь жила семья Барковых.



Родной класс – 8 «А». Толя Барков в центре верхнего ряда.



Бывшие одноклассники, коллеги по ЛУКОЙЛу (слева направо): Алексей Иванов, Анатолий Барков, Галина Конькова и Александр Тимошкин. 2006 год.



Первый наставник Анатолия Баркова в нефтяном деле бывший мастер производственного обучения Нурислан Шаяхметов. Октябрьский. 2006 год.



На практике в Нефтекамске. 1966 г.



Толя Барков с друзьями работает над действующим макетом буровой установки.



В школе авиаспециалистов. Вышний Волочок.



Рядовой Анатолий Барков.



С боевым другом... Этот истребитель СУ-7 уйдет в небо, подготовленный к полету руками сержанта Анатолия Баркова (справа). ГДР.



«А я в Россию, домой хочу...» Сержант Анатолий Барков к концу службы в Группе Советских Войск в Германии.



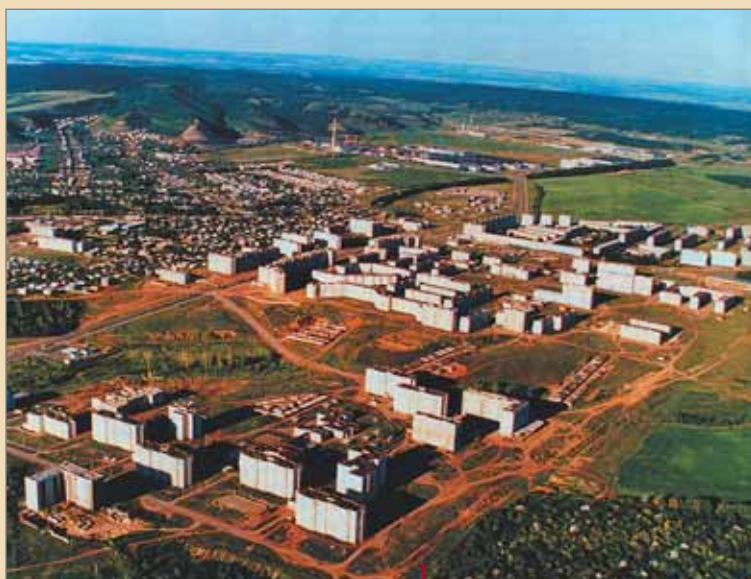
Совет да любовь. Анатолий и Валентина. Далекий 1970 год.



С первенцем Виталием. Это уже настоящая семья.



Въездной знак в город нефтяников имеет форму фонтана.



Город Октябрьский с высоты птичьего полета.



Анатолий Барков с руководством Уфимского государственного нефтяного технического университета.
По правую руку – ректор УГНТУ профессор Айрат Шаммазов..



Первые послевоенные годы... Город рождался в трудах и борьбе со стихиями.



На главной площади Октябрьского. 2006 год.



Школа № 16, в которой учился Анатолий Барков. Октябрьский. 2006 г.



Октябрьский нефтяной техникум имени С. Кувшикина. 2006 год.



Бывшее ГПТУ № 30 (ныне профессиональный лицей №56), в котором 15-летний Толя Барков постигал азы нефтяного дела.



Здесь, в Октябрьском филиале Уфимского государственного нефтяного технического университета, учился в 80-е годы студент-заочник из Нижневартовска Анатолий Барков. 2006 г.



С другом детства Тагиром Низамудиновым в родном городе.



Генеральный директор спортивного клуба «ЛУКОЙЛ-Башкортостан» Равиль Мирзагитович Гатиятов. Октябрьский. 2006 г.



Мотогонки по гравейной дорожке – фирменный спорт города нефтяников.



Лев Лещенко на стадионе Октябрьского. Концерт под открытым небом. Песня – в честь чемпионов.



С земляком Ралифом Сафиним.



Юрий Васильевич Корольков.



Торжественное открытие в Октябрьском первой лужковской АЗС, подаренной президентом нефтяной компании Вагимом Алекперовым на 50-летие города. 2005 г.





В Нижневартовске жизнь Анатолия Баркова вошла в новую колею.



Барков — охотник правильный. На заготовке кормов для лосей и оленей.



Эх, если бы такое ружье подарили не в Москве, а в Когалыме!



Анатолий Барков в Нижневартовске. Летом – зной...



...зимой сибирская стужа. А у нефти – температура крови.



Виталий Барков в Когалыме. У Севера свои скромные радости.



В Нижневартовске с бригадой сварщиков. Анатолий Барков в легендарной волчьей дохе. 1978 г.



Праздничный вечер ведет начальник Управления технологического транспорта Анатолий Барков. Когалым. 1984 г.



Анатолий Барков с друзьями-коллегам в первомайской колонне нефтяников НГДУ «Повхнефть». Им покорялся Север Сибири. Когалым. 1985 г.

Продолжение семейной истории Барковых я услышал далеко от Москвы, в родном городе героя этой книги – Октябрьском, на его родной Песчаной улице, куда меня привел друг детства Толи Баркова – Тагир, а ныне Тагир Галеевич Низамутдинов. Помимо того, что Тагир хорошо знал своего приятеля по мальчишеским забавам и школьной жизни, он работал с Барковым в Когалыме. А когда президент нефтяной компании «ЛЮ-КОЙЛ» Вагит Алекперов подарил Октябрьскому автозаправочную станцию на 50-летие города, то строил ее не кто иной, как Тагир Низамутдинов. О друге рассказывал за чашкой чая с ностальгической улыбкой:

– Он всегда был смелым. Смело прыгал в воду с обрыва на Солдатском пляже, смело вступал в разборки, если пацаны вели себя не по правилам.

Однажды в лютой мороз бежал на лыжах – в одном спортивном трико. Чуть колени не отморозил.

Отбил, как положено настоящему мужику, невесту свою – Валентину. Наверное, ему это было нетрудно – высокий, спортивный парень. Красиво танцевал. С отличием закончил нефтяной техникум.

Вместе мы с ним и в Когалым уехали.

Как-то сварщики отказались варить трубу, боялись взрыва. Лег сам на трубу. Варите – я своей жизнью за вашу безопасность отвечаю! Не каждый бы так мог поступить.

В Когалыме у него было самое большое УТТ – управление технологического транспорта. Более трех тысяч людей. Это же целый полк, а командиру – и 30 лет не было! Потом от барковского УТТ другие управления образовались. Можно сказать – как от материнского плато.

Служебные оперативки Барков проводил так, что слышно, как комар пролетит. Никаких посторонних разговоров,

**«А НЕВЕСТУ
СВОЮ ОН
ОТБИЛ, КАК
ПОЛОЖЕНО
НАСТОЯЩЕМУ
МУЖИКУ!»**

никакого невнимания... Это был стиль начальника НГДУ «Повхнефть» Вагита Алекперова: кто на оперативку опоздал, тот в кабинет не заходит. Барков мог одернуть прилюдно даже тех, кто считал себя в приятельских с ним отношениях. Однажды один такой деятель вальяжно развалился в кресле. Толя, помню, долго на него косился – тот не понимал его взглядов – пока наконец не взорвался:

– Петрович, ты чего разлегся, как медведь в берлоге?!

Но к людям был всегда внимателен и заботлив. Почти, как классик сказал, «слуга царю, отец солдатам». Никто у него не пропадал от холода. Всегда для его работяг находились и унты меховые, и тулупы. Берег людей.

Однажды выехали на рыбалку на «ГАЗ-71». Это амфибия на гусеничном ходу. Вдруг ударили неожиданные морозы. Пришлось заночевать. Так вот, Барков уступил остальным товарищам по рыбалке место в теплой машине, а сам разжег костер и устроился подле него в снегу.

А рыбалка там, конечно, фантастическая! Не поверите – на окурки щук ловили. А рыба ой какая! И нельма, и муксун, и обский осетр...

Хотите, к теще Анатолия Александровича на уху заедем? Тетя Тоня здесь живет, неподалеку. В зяте души не чаёт. Он помог ей новый дом построить. А уж как она пельмени готовит! С чесночком, с говядиной и свининой! Валя, дочь ее, тоже прекрасно готовит, особенно пироги с брусникой и клюквой.

Что еще вам сказать? Баню русскую очень уважает и парится сильно. Градусов за сто двадцать нагоняет! Я лично не выдерживаю, убегаю. А он хоть бы что.

Моемся только из тазиков, по старинке. Никаких джакузи, никаких душей и прочих изощрений. Венички наши фирменные, уральские – с «матрешкой».

– Как это – с «матрешкой»?

– Это когда в веник вязывают пучки ароматических трав вроде душицы, зверобоя... При распаривании веник дает целебный дух, который излечит любое легочное заболевание. Я при okazji отправляю Толе наши веники с «матрешкой» в Москву. У вас в столице, как в Греции, теперь есть все, кроме веников из Октябрьского...

Разумеется, главные подробности о жизни своего героя я узнавал, что называется, из первых уст: – Я хотел остаться на сверхсрочную службу, – рассказывал Анатолий Александрович. – Благо, меня и в партию обещали принять, и хорошее место службы сулили – в Северной группе войск, то есть в Польше. Написал отцу. Тот ответил, что, мол, насчет партии – подумай, вступать надо. А вот со службой кончай. И так пять лет в отрыве от родительского дома прожил, пора бы вернуться на родной порог. Ну я и вернулся. Стал работать на кожевенном заводе...

Девчат было много и все – как на подбор. Глаза разбегались. Но внимание привлекала одна лаборантка – Валя Ткачева, которая заглядывала по производственной необходимости в наш цех. Все было при ней – и стать, и фигура, и добрый приветливый нрав, и серьезный характер. К тому же она тоже давала понять – весьма, правда, завуалировано – что и я ей небезразличен: то попросит электроплитку в лаборатории починить, то еще какую-то мелочь по хозяйству... В общем – запала в душу.

Как-то – да не как-то, а в день рождения отца 21 сентября 1970 года во вторую смену вечером все на лавочке сидели, болтали с девчонками. А ей вдруг чего-то кисленького захотелось. Я говорю, сейчас принесу. Благо, идти далеко не надо было – наш дом рядышком с кожзаводом. Сбегал и набрал в нашем саду яблоч – «Балшкирская красавица», поздний осенний сорт – и принес ей. Вот с этого момента и завязалось наше серьезное знакомство.

– У Адама с Евой тоже серьезное знакомство началось с яблоч. Причем это Ева яблоки предлагала.

– Ну а у нас все наоборот. Но тоже неплохо вышло! Тридцать пять лет – душа в душу!

Короче, предложил ей выйти за меня замуж. Предложение было принято, но за ней всерьез ухаживал один парень – Валера Александров, тоже на кожзаводе работал. Пришлось поговорить с ним начистоту...Я оказался настойчивее. В общем, свадьбу мы сыграли под самый Новый год – 31 декабря 1970 года. А через девять месяцев, как положено, родился сын...

После службы в армии я резко изменил свое отношение к жизни... Я вырос в простой трудовой семье: отец – слесарь, мать – заправщица, детство шальное – гонял голубей и все такое прочее. И вдруг Германия (я в Группе Советских Войск в ГДР служил), центр Европы, потом был Азербайджан, Россия – мир посмотрел, другой мир. Это во-первых. Во-вторых, понял, что отец с матерью дали мне все, что могли дать. Дальше должен пробиваться сам. И не только грубым физическим трудом, но и учебой, образованием... Не даром говорится, пока гром не грянет, мужик не перекрестится. Для меня такой гром грянул, когда, помогая отцу в его автомастерской, рванул на себя колесо от грузовой «Татры». А оно было весом в 120 килограммов! Сорвал спину. Понял, что жизнь надо умом брать. Вот тогда, быть может, и проснулась бешеная тяга к учебе.

Сначала я поступал в техникум, но не в нефтяной, а в коммунально-строительный на газовое отделение. Несмотря на бумагу из армии, что я должен идти вне конкурса, почему-то меня в конкурсе включили, и я его не прошел. На следующий год сделал еще одну попытку поступить в коммунально-строительный. И опять не прошел. Тогда я забираю документы и – в нефтяной техникум. Месяц проходил в вольнослушателях, но потом после обычного отсева, как это всегда бывает, меня зачислили в группу.

Жить негде было, квартиры не было, то у одних родителей жались, то у других. Ребенок родился, трудности начались.

Жизнь Анатолия Баркова вошла хоть и в нелегкую, но в целом налаженную колею. Днем работал на заводе, а по вечерам занимался в нефтяном техникуме. Успевал он и жене помогать по хозяйству, и сына растить. И хотя напряжно все это было разом, но выручала спортивная закалка: не зря в свое время и боксом, и лыжами, и мотоциклом, и спортивным ориентированием занимался.

Так бы оно и шло, как шло, и стал бы молодой специалист главным инженером своего предприятия. Но тут на заводе случился пожар... Горел склад нитрокрасок. Обычно пожары такого рода неукротимы. И понимая, какая опасность грозит кожевенному заводу, складу готовой продукции, рабочие во главе с Барковым принялись тушить огонь, отсекал его от хранилища спирта, спасать предприятие. Горел линолеум, горел пластик. Клубы черного дыма были смертельно ядовиты. В воздухе летали черные хлопья сажи. Но кожевенники не отступали...

Потом его принимали в партию. Это было высшим признанием его гражданской зрелости и производственных заслуг. Рекомендации Баркову написали парторг Салима-апа и начальник цеха.

Салима попыталась пробить молодой семье Барковых и однокомнатную квартиру. Благо, пришла разнарядка. Но тут позвонил из сибирского далека Лева Шмунк, бывший коллега по заводу: «Толя, бросай все и приезжай сюда!» Лева знал, что говорил. Лева плохого не посоветует.

Вот и не поверь, что в имени человека – код его судьбы. «Анатолий» в переводе с греческого – «восточный». Именно на восток смотрел теперь вектор барковской жизни, на восток от родного дома, малой родины.

**АНАТОЛИЙ –
ЗНАЧИТ
«ВОСТОЧНЫЙ»**

Надо было решаться на резкий излом, как решился однажды отец: оставить родной Кировград и уехать в неведомую Башкирию. И Анатолий, выпустив синицу из руки, отправился за журавлем в небо.

Анатолий Барков:

– Валентина со мной согласилась: в Сибирь так в Сибирь! Чего греха таить – хотелось подзаработать, пока молодые, пока силы есть.

Написали мы заявление об увольнении. Валю уволили без проблем, а меня с учета не снимают, никуда не отпускают, новый директор сказал – сначала в Казань съезди в командировку, запчасти привези. Съездил, привез. Ну теперь-то отпустите?! Куда там! Разрешили только в отпуск уйти.

Махнул я рукой, да и улетели мы в тюменские края... Больше не вернулся. Уволили потом по факту.

Я прерву рассказ своего собеседника, чтобы заглянуть в его биографию на много лет раньше, в его детство, в его родной город Октябрьский...

Давно замечено, что большинство выдающихся изобретателей, ученых, политических деятелей, людей талантливых и дерзновенных, отмеченных судьбой, вышло из небольших городов и городков. Эта закономерность хорошо подтверждается и на примере ЛУКОЙЛа. Вагит Алекперов родился и вырос в поселке Разина близ Баку, Равиль Маганов – в Альметьевске, Сергей Кукура – в Бресте, Алексей Смирнов – в Бежецке. А герой этой книги – родом из города Октябрьский, что стоит на берегу мало кому известной речушки Ик, что разделяет Башкирию и Татарию. Речушка-то между прочим не простая и примечательна не только тем, что в годы гражданской войны ее форсировала дивизия знаменитого Чапая, но и тем, что разделяет временные пояса с разницей в два часа. На западном берегу еще только полночь, а на восточном уже второй час новых суток... Река времени!

Жители Октябрьского шутят: наш Бавлинский мост – самый длинный мост в мире: въезжаешь на него в 10, а съезжаешь в 12.

Кроме обычного почтового адреса у каждого настоящего нефтянника есть и геологический адрес. У Баркова он таков: Волго-Уральская нефтегазоносная провинция, Восточная окраина Русской платформы и Приуральского краевого прогиба, Бугульминско-Белебеевская возвышенность, Туймазинское месторождение, девонский пласт... 53 градуса восточной долготы и 52 – северной широты.

Ко всякой вещи подход двоякий, можно подойти и слева, и справа. Вот и Октябрьский – с одной стороны можно назвать провинцией, пусть даже и нефтеносной, а с другой – российской глубиной, даже глубиной.

*Провинция любит потом.
Сначала глядит – и не видит.
Ей кажется: в люди не выйдет
Из провинциалов никто...*

*Неправда, что легче в селе,
Ну разве что навеселе.
Провинция любит потом,
Когда на щите золотом.*

Первый раз, когда я приехал в Октябрьский, а это было лет десять назад, город мне не понравился. Стопроцентный «совок» – ни старины, ни архитектуры. Сплошной сталинский провинциальный ампи́р, памятник Ленину на главной площади, соответствующая топонимика – улицы Урицкого да Дзержинского... Видали города и покруче. Да, собственно, я и города-то толком не видел: побывал на заводе, выпускающем автомашины для нефтепромыслов, и домой.

А вот в этот раз – в лютую зимнюю стужу – город открылся по-новому. Взглянуть на Октябрьский иными глазами помог здешний старожил Юрий Васильевич Корольков, главный энергетик города.

– Вы, конечно, правы, – согласился он поначалу с моим первым впечатлением. – Город, конечно, по рождению совершенно советский. Мы только что отметили его 60-летие. Молодой город. Но корни довольно древние. Октябрьский возник в результате слияния пяти татарских деревень, возраст которых уходит за триста лет.

А так, это действительно образцовый нефтеград сталинской эпохи, чем, как говорится, матери-истории и ценен. План Октябрьского разрабатывали ленинградские проектировщики, потому и улицы по-питерски прямые и логичны. У нас центральную часть города так и зовут – «Маленький Ленинград».

Между прочим, в основу плана была положена идея нефтяного фонтана, то есть с высоты птичьего полета прорисовка улиц должна была напоминать мощный выброс нефти из скважины. Ведь и сам город пошел именно от такого фонтана, который забил – во-он там...

Тут Юрий Васильевич приподнялся из директорского кресла и показал в окно сопку Нарыш-тау или по местному – увал-сырт, видневшуюся из его кабинета.

– Вот именно там 26 сентября 1944 года ударил фонтан девонской нефти, который перевернул жизнь тысяч людей и положил начало новому городу.

– Ну и назвали бы город Сентябрьским. Было бы оправдано...

– Так-то оно так, но не забывайте, в какие времена все это произошло. Идеология требовала «политически выдержанных» названий. А так-то его вообще следовало бы в честь девонского пласта назвать Девонградом. Вы, наверное, обратили внимание, что у нас и улица Девонская есть. И даже гостиница «Девон». Ни в одном другом городе России нет таких названий. И все благодаря этому нефтеносному пласту... Впрочем, все по порядку.

...Шла война и фронту нужно было горючее для танков, самолетов, подводных лодок. В 1944 году Башкирия еще не претендовала на роль «второго Баку». Дай Бог, по триста тонн в сутки вытянуть из скупых, как многим казалось, недр предуральской земли. Положение на Туймазинском месторождении было таково, что на верхах ставился вопрос о прекращении бурения и переброске буровых бригад в более перспективные районы. Тем более, что необходимо было восстанавливать разрушенные войной нефтепромыслы Северного Кавказа и Кубани. Но был лишь один человек, который убеждал не делать этого, а продолжать бурение скважины на девон. Геолог М. Мальцев верил в свою идею до конца: нефть будет и будет большая нефть! Возможно, его голос так и остался бы гласом вопиющего в пустыне, если бы Мальцева не поддержали еще два начальственных человека, с мнением которых в верхах считались: главный геолог Т. Золоев и управляющий трестом И. Нифантов. Их вера, их убежденность, их стойкость были вознаграждены сполна: 26 сентября 1944 года из скважины №100 ударил черный фонтан! От бил из глубины девонского пласта, до которого добралась бригада мастеров В. Андрияшина и А. Триполь-

ского. Нефть была с горизонта 1665 метров. Одна лишь эта скважина стоила всех шестидесяти скважин треста, поскольку выдавала на-гора по 250 тонн нефти в сутки. «Сотка» вдвое увеличила суточную добычу всего туймазинского треста!

С открытием девона Туймазинское месторождение вошло в пятерку уникальных, самых крупных по запасам нефти месторождений мира!

Фонтан забил куда как во время. Ведь он давал возможность немедленно вводить месторождение в строй действующих при минимальных материальных затратах, что в военное время было равнозначно победе в большой войсковой операции стратегического масштаба.

Однако земные кладовые редко что дают даром. Фонтаны не долговечны, далее начинается многосложный и долголетний труд.

К Юрию Васильевичу я заехал не только потому, что он хорошо знал историю своего края, но и потому, что он был земляком героя этой книги и часто общался с ним.

– Я знал его давно, – рассказывал Корольков, – но по-настоящему познакомились, когда Барков прилетел из Когалыма в отпуск...

В Октябрьском я находился, так сказать, на первых ролях более четырнадцати лет – и первым секретарем горкома партии, и председателем исполкома, и главой администрации с 1991 года. И все это время мы очень тесно контактировали с Анатолием Александровичем. Можно сказать, именно Барков познакомил Алекперова с нашим городом, и решение президента нефтяного холдинга о включении в компанию «ЛУКОЙЛ» одного из октябрьских заводов – ОЗОНиГа – было вовсе не случайным, а хорошо продуманным шагом.

...Анатолия Александровича всегда отличала особая обязательность. Невозможного не пообещает, а если скажет «сделаю», значит, сделает, чего бы это не стоило. Человек без чванства. Никогда не забывал, откуда он родом, потому что двери его кабинета всегда открыты для земляков.

Кто-кто, а Барков прошел суровую трудовую школу. После восьмого класса – ПТУ, а это уже работа, больше труда, чем учения. Потом кожевенный завод, мыловаренное производство – сложное, грязное, вредное... Соли тяжелых металлов, тяжелый запах и все такое прочее. А он там проработал до мастера, учась на вечернем отделении нефтяного техникума.

Как и все мальчишки, Толя Барков был влюблен в спидвей. Сам на гоночном мотоцикле гонял и даже ключицы ломал...

МОТОБАТЫРЫ

Что ни город, то норов. Норов у Октябрьского – спортивный и трудовой. Если о труде, то это нефть. Если о спорте, то это спидвей – гонки на мотоциклах по гаревой дорожке.

Сразу скажу, что в Октябрьском я был гостем генерального директора спортивного клуба «ЛУККОЙЛ-Башкортостан» Равиля Мирзагитовича Гатиятова. Поэтому и рассказ о здешних гонщиках особый.

До меня здесь только что побывал мой коллега по перу из журнала «Нефть России» Александр Селезнев, который нашел точное и образное определение спидвею: «Спидвей – удивительно яркий, динамичный и эмоциональный вид мотоспорта. Он навсегда покоряет сердца тех, кто любит риск и скорость, азарт и филигранное спортивное мастерство. Спидвей пленяет любого, стоит ему хотя бы раз появиться на треке с гаревой дорожкой, ревушими мотоциклами и возбужденной толпой зрителей».

Во времена состязаний городской стадион собирал в былые времена до десяти тысяч болельщиков. И не зря. Ниже третьего места на первенствах СССР мотобатыры из Башкирии, из Октябрьского, никогда не опускались. А в гонках по льду и вовсе были первыми в мире. Но с распадом СССР школа отечественного гаревого спидвея почти полностью пришла в упадок. И если сегодня в Октябрьском не смолкает рев спортивных моторов, то это заслуга ЛУККОЙЛа, который буквально спас лучшую команду России. Именно поэтому на самых видных местах – над призовыми кубками – висят портреты некогда первого вице-президента нефтяного холдинга Ралифа Сафина (ныне члена Совета Федерации) и вице-президента Анатолия Баркова.

А дело было так... Но сначала немного истории.

Первые мотогонки в Башкирии были проведены еще в 1937 году. Республика, зная толк в скачках и хороших конях, оценила гонки коней железных. Правда, тогда это были не гонки по кругу, а заезд на 110 километров по дороге, ведущей в столицу – в Уфу. Чемпионом стал пожарный, преодолевший эту дистанцию за 2 часа 12 минут 16 секунд на мотоцикле «Харлей». Но по-настоящему спидвей родился в Башкирии, именно в Октябрьском, с открытием мототрека на городском стадионе «Нефтяник». Это произошло в августе 1962 года, когда в городе состоялись международные соревнования с участием известных австрийских и советских гонщиков.

Живая история спидвея и живая легенда этого спорта главный тренер команды «ЛУЖОЙЛ-Башкортостан» заслуженный мастер спорта России Михаил Старостин рассказывает:

– Наша собственная команда возникла в 1970 году. Она не раз меняла свое название – «Буровик», «Нефтяник», «Строитель», но неизменными у наших гонщиков оставались воля к победе, мужество, высокое спортивное мастерство. Судите сами: уже в 1977 году мы привезли с чемпионата СССР призовое серебро, добытое в классе «А». А год спустя поднялись на высшую ступень пьедестала в этом классе, добились права выступать в высшей лиге. И потом еще не раз привозили в Октябрьский с общесоюзных чемпионатов и «бронзу», и «серебро»... И даже, когда в России все пошло прахом – в начале 90-х годов – мы сумели завоевать титул серебряного призера командного чемпионата СНГ!

– Но в сезонах 1995-1996 годов из-за серьезных финансовых проблем, – продолжает рассказ Старостина генеральный директор Клуба заслуженный тренер России Равиль Гатиятов, – наша команда не смогла принять участие в гонках на первенство страны. Денег не было даже на самое необходимое. Вопрос стоял – быть или не быть одной из сильнейших спортивных команд России, команде с мировым именем. Но что мы, тренеры, могли поделать, когда наша судьба решалась не на треках, а в бухгалтериях?! Ведь мотогонки – спорт довольно доро-

гой... Я уже не говорю про мотоциклы, снаряжение, горючее... Вот гаревая дорожка...

Равиль Гатиятов взял с трека пригоршню черной крошки.

– Непосвященные люди считают, что это размолотый шлак. Ничего подобного! Это гранитная крошка и каждое ее зернышко должно быть не больше пяти миллиметров. Чтобы приготовить эту самую гаревую дорожку, требуется специальная техника. Да за что не возьмись!

И тут судьба подарила нам шанс: в 1997 году наш город праздновал свой 50-летний юбилей. На торжества приехали в Октябрьский руководители ЛУКОЙЛа во главе с Вагитом Алекперовым. Вместе с ним прилетели и наши земляки – Анатолий Барков и Ралиф Сафин, которые знали каждого мотогонщика в лицо и по имени... Много было праздничных мероприятий, и наконец дошло дело до нашего коронного спорта. Ну мы тут выложились! Ребята сделали все, чтобы произвести впечатление. Понимали – или сейчас, или никогда. И нас заметили!

А дальше – на следующий год – мы снова доказали делом, что ЛУКОЙЛ не зря взял нас под свою эгиду. В борьбе за Кубок европейских чемпионов, победив многих сильнейших соперников, мы завоевали «бронзу». А в 2000 году на подобном же европейском чемпионате добыли «серебро».

Сегодня из пяти спортсменов сборной России – трое из команды «ЛУКОЙЛ». Это Ренат Гафуров, Денис Гизатуллин и Семен Власов. И надо сказать, ребята на все сто оправдали свое право защищать спортивную честь России, превосходно выступив в квалификационном раунде командного Кубка мира-2005. Тогда наша золотая пятерка набрала 61 очко, опередив команды США и Франции.

Теперь мы получаем от ЛУКОЙЛа всестороннюю поддержку. Вот видите – какой офис нам построили, какие боксы для мотоциклов. Мечта! А еще нам подарили три микроавтобуса «Фольксваген» и автобус «Мерседес», приспособленный для перевозки гонщиков и их мотоциклов. Реконструирован сам стадион «Нефтяник», обновлены треки. У нас теперь есть все для того, чтобы быть лидерами российского мотоспорта!

СТАЛИН НЕ УСПЕЛ ПРИЕХАТЬ В ОКТЯБРЬСКИЙ

А собирался, говорят, лично посмотреть образцовый город развитого социализма, но не успел, поскольку жизнь оборвалась в марте 1953 года. К тому времени и вправду было на что посмотреть в Октябрьском. Проспект Сталина (ныне Ленина) был выстроен в лучших канонах послевоенной советской архитектуры. На площадях и улицах города били 15 фонтанов, обычных, водяных, как бы напоминая о том нефтяном фонтане, который ударил из скважины №100 на Нарыш-тау. Кстати, на месте той изработанной скважины со временем поставили памятный знак. Нарядные двух-трехэтажные дома украшали лепные венки, барельефы, вазоны с цветами и прочие осужденные в хрущевские времена «архитектурные излишества». Но именно в этом плане, со всеми своими архитектурными «излишествами» и типовой советской планировкой, город Октябрьский и являет собой уникальный градостроительный памятник эпохи социализма. Это настоящий архитектурный заповедник под открытым небом и в силу целостности своего ансамбля должен быть взят под охранную эгиду ЮНЕСКО. Уверен, что сюда будут приезжать иностранные и отечественные туристы для того, чтобы познакомиться с эпохой «стахановского труда за железным занавесом», эпохой беспримерного трудового и военного героизма и безжалостного бесправия, утопической веры в лучезарное будущее и жестокой борьбы за насущное выживание. «Образцовый город советских нефтяников» – ярчайший памятник своему времени и людям, возводившим его, жившим в нем.

По-настоящему о том, что такое Октябрьский, я узнал из краеведческой книги Юрия Королькова:

«Седой Нарыш-тау стал местом, собирающим разноязычные народы вокруг молодого городка со всеми его

армянскими, киргизскими, «нахальными», цыганскими и прочими посёлками.

Истории было угодно, чтобы в этом быстро растущем городе собралось по своей воле или неволе, поселилось бок о бок и мирно ужилося самое пёстрое по своей классовой структуре, этническому составу, культурному уровню население – мужчины и женщины, старики и дети, говорящие на более чем тридцати языках, живущие по самым разнообразным обычаям и традициям, имеющие разный уровень образования и культуры, православные и мусульмане, католики и лютеране, баптисты или просто безбожники-пролетарии.

Их объединяло одно – все они были трудящимися, добровольно или по принуждению. Одних привела сюда романтика первооткрывателя, создателя, других – многообещающая большая зарплата нефтяника, третьих – мечта о свободе от колхозной неволи и деревенской нищеты. Значительную массу городских жителей составляли люди, прибывшие сюда под конвоем охранников НКВД как «спецпереселенцы» из Поволжья, Украины, Крыма, Кавказа, Прибалтики и военнопленные. Всем хватало работы с избытком, всем нашлась и крыша над головой – в тесных избах крестьян местных деревень и многолюдных бараках, в холодных палатках и сырых землянках. Объединяла эту людскую массу и нищета: солдатские шинели и телогрейки, кирзовые сапоги и брезентовые ботинки, валенки с галошами, склеенными из автокамеры, трофейные мундиры, шапки, кепки, платки разных времён и народов – всё это было знакомо всем и каждому.

Их объединяла ещё и вера – глубокая вера в лучшее будущее, вера в хлеб и масло без карточек, в собственную квартиру, вера в интересную, достойную человека работу.

Власти города делали всё необходимое для облегчения быта горожан: наладилась информация для населения – 2 февраля 1947 года вышел первый номер городской газеты «Башкирский нефтяник», работали бани, прачечная, парикмахерские. Создавались мастерские по пошиву и ремонту одежды, обуви. Городской хлебокомбинат, оснащённый новой техникой, вместе с выпечкой хлеба

двух-трёх сортов стал выпускать и кондитерские изделия, работали столовые, открылся универсальный магазин. Поликлиника и больница по мере своих возможностей осуществляли медицинское обслуживание; все дети школьного возраста учились, открылась вечерняя школа рабочей молодежи, готовился к приёму учащихся нефтяной техникум, люди стали поступать на заочные отделения...»

Много позже среди тех, кто поступил в этот техникум, был и Анатолий Барков...

Октябрьский оставил свой след и в истории ЛУКОЙЛа. Было бы неправильно не сказать несколько слов об ОЗО-НиГе – Октябрьском заводе оборудования для нефтегазового комплекса.

Конечно же, не от хорошей жизни после распада централизованной системы материально-технического снабжения ЛУКОЙЛ обзавелся собственным машиностроением. И тут по инициативе ООО «Торговый Дом «ЛУКОЙЛ» и при финансовой поддержке Компании было начато строительство в Октябрьском заводе «ЛУКОЙЛ-Нефтегазмаш». Одно время это предприятие, к слову сказать, единственное специализированное в стране по производству автомобильной спецтехники, стало главным поставщиком на российский рынок мобильных технологических агрегатов. Они прекрасно зарекомендовали себя и в песках Каспия, и на вечной мерзлоте Севера, и в болотах Западной Сибири.

Листаю свои старые блокноты, вспоминаю беседу с генеральным директором ЗАО «Октябрьский завод оборудования нефти и газа» Фаткуллой Хайрулловичем Хамидуллиным:

« – Мы выпускаем те машины, которые облегчают и ускоряют труд нефтяника на промысловых скважинах. А кроме того сберегают окружающую природу. Например, идет чистка скважины от нефтяного конденсата. Раньше как было? Сливали конденсат в какую-нибудь яму, не задумываясь о губительных последствиях отходов производства для почвы, а теперь: подъезжает к скважине

наш агрегат АКН, смонтированный на шасси «Урала» или «КамАЗа», и откачивает конденсат в цистерну емкостью до десяти тонн. Он совершенно незаменим в случае аварийного пролива нефтепродуктов: АКН соберет их с поверхности земли практически в любой консистенции. Удобен агрегат и при зачистке емкостей с малым поверхностным слоем нефтепродуктов. Интересно, что вакуум в цистерне создается за счет выхлопных газов двигателя – до 0,05 килограмма на квадратный сантиметр, что позволяет всасывать жидкость с четырех метров глубины от оси задвижки.

Или вот еще один «механический борец» за экологически чистую природу – циркуляционный блок системы очистки промывочной жидкости, смонтированный на трехосном автоприцепе. Его применяют при капитальном ремонте скважин. Благодаря фильтрам грубой и тонкой очистки, а также илоотделителю промывочную воду возвращаем матушке-природе практически чистой.

Хамидуллин готов до бесконечности воспевать свои чудо-машины, агрегаты-уникумы. Но тут приходит главный инженер завода, 33-летний спортивного вида блондин Валерий Килин, и мы отправляется смотреть этот механический зоопарк, шупать машины недоверчивыми руками.

На площадке готовой продукции стояли привычные «Уралы» и «КамАЗы» с диковинными приспособлениями за кабинами. Все они поблескивали свежей желто-красной – в огнеопасных тонах – краской.

– Вот наша гордость, – вскочил Килин на подножку «КамАЗа» с желтым полуфургончиком, поверх которого вытянул свою красную механическую руку гидроманипулятор. – Этого зверя зовут АРОК – агрегат ремонта и технического обслуживания станков-качалок. Если вы служили в армии, то наверняка знаете, что такое ПАРМ – передвижная авторемонтная мастерская. Это примерно то же самое, только удобнее – здесь свой подъемный кран с вылетом стрелы в шесть метров. В отапливаемом кузове – оборудование для газорезки и электросварки. Уверен, что к этой машине проявят интерес бойцы Министерства по чрезвычайным ситуациям. Наш АРОК может растащить,

разделатъ любой техногенный завал. Да и вояки глаз на машину непременно положат. Как только деньги заведутся. А вот нефтяники давно оценили все преимущества этого комплекса. Помимо всего прочего, АРОК снабжен системой для замены масла в редукторах качалок и механизированной заправкой узлов консистентной смазкой.

Как говорится: сама едет, сама варит, сама масло подает.

К тому же в сорокаградусный мороз можно и обогреться, и чайку попить.

А еще тут слесарная мастерская уместилась и комплект покрасочного оборудования.

Короче говоря, универсал широкого профиля, а не машина. Дома с ее помощью можно ставить — хоть из щитов, хоть из бревен, хоть из блоков.

Мне невольно передалось восхищение главного инженера.

– А зарубежные аналоги есть?

– Нет, – услышал я то, что хотелось услышать. – Но не потому, что там, в Штатах или на Западе, не могут такое изобрести. Просто у них другая технология обслуживания скважин. Другая и техника. Мы же весь этот парк готовим применительно к нашим российским условиям: бездорожью, морозам и традиционным способам ремонта скважин. Поэтому наши машины – и АРОКи, и АПШ, и другие пользуются отменным спросом почти у всех российских нефтяных компаний. Так что мы не только обеспечиваем лукойловских нефтяников очень нужной им техникой, но и приносим прибыль родной компании».

Сегодня ОЗОНИГ уже не входит в группу «ЛУКОЙЛ», поскольку холдинг взял политику на отказ от непрофильных активов. Но производственный коллектив прекрасно помнит, что именно нефтяная компания «ЛУКОЙЛ» спасла завод от краха и распродажи в смутные и трудные времена 90-х годов.

* * *

Возвращаться в детство, даже чужое, всегда приятно, хотя и немного грустно. Когда Тагир Низамутдинов остано-

вил машину на Песчаной улице перед скромным беленым одноэтажным домиком в два фасадных окошка, сразу вспомнился и свой такой же по улице Новой в далекой отсюда Сморгони, что у белорусско-литовской границы. И сразу же детство моего героя стало понятным и близким. Тагиру не нужно было мне объяснять, что значит топить в таком домике печь, выгребать золу, колоть дрова или таскать торф.

И в каких бы роскошных апартаментах не доводилось потом Баркову жить, этот домик детства всегда стоял и стоит перед его глазами. Как хорошо, что он еще сохранился...

А рябину в палисадничке облюбовали свиристели. Ох, и вкусная же она была, высланная крепкими морозами. Я тоже ее попробовал.

В пяти минутах ходьбы от Песчаной стоят корпуса Октябрьского кожевенного завода. Именно они стали по настоящему первой трудовой школой Баркова. Нас пропустили на территорию завода, заглянули мы в цех с огромными дубовыми бочками-барабанами наподобие тех балков, в которых жили когда-то первопроходцы XX века. В них вымачивают кожи. Цех, правда, пустовал в ожидании завершения реконструкции, но давал хорошее представление о кожевенном производстве – трудоемком и вредном, но жизненно насущном. Куда же мы без кожи?

Наведался я и в бывшее 30-е ГПТУ (ныне профессиональный лицей №56), в котором 15-летний Толя Барков постигал азы нефтяного дела. Никто из сегодняшних преподавателей лично Баркова не знал, хотя были немало наслышаны о нем. Директор лицея Георгий Александрович Чернов припомнил, что жив еще бывший мастер производственного обучения Нурислан Кашбулинович Шаяхметов, у которого собственно и учился Толя Барков. Правда, ему уже хорошо за восемьдесят, но старик в ясной памяти.

Вопреки ожиданиям, застать Шаяхметова дома – на Луговой – не удалось. Боевой дед с утра пораньше отправился в редакцию городской газеты «Октябрьский нефтяник». Там он давно и успешно печатается. Именно в редакции и удалось разыскать неутомимого рабкора. Шаяхметов ничуть не удивился тому, что его разыскивает «корреспондент из Москвы», как не удивился и моим расспросам о Баркове.

– Да, я хорошо помню его, хотя запоминаются обычно либо отъявленные разгильдяи, либо вундеркинды. Толя не был ни тем, ни другим. Его трудно было не заметить: высокого роста, общительный, хорошо воспитанный и очень любознательный юноша. Я хорошо знал его родителей. Простые люди, но они никогда не позволяли себе крепких слов, которые сегодня, увы, слышишь на каждом углу даже от весьма «культурных» внешне людей.

Он замечательно рисовал, сколько лет прошло, а я помню оформленные им стенгазеты. Учился в основном на пятерки и четверки... Я очень горжусь, что мой воспитанник стал вице-президентом всемирно известной нефтяной компании «ЛУКОЙЛ»...

Воистину, скажи мне, кто твой учитель и я скажу – кто ты. Нурислан Шаяхметов – Учитель с большой буквы. В

молодые годы воевал в Маньчжурии, захватив последние месяцы Второй мировой войны. Был командиром отделения радиотелеграфистов в 15-м артиллерийском гаубичном полку. С частями легендарной Особой Дальневосточной армии («Дальневосточная, даешь отпор!..») дошел до корейского города Мудадцзяна. После войны вернулся в родную Башкирию, работал в 50-е годы оператором, затем мастером в НГДУ «Туймазынефть». Потом обучал октябрьских мальчишек в октябрьском ФЗО №28, которое готовило помбуров – помощников бурильщиков, вышкомонтажников, слесарей, строителей...

* * *

Знали, помнили и ценили Анатолия Баркова и в Октябрьском филиале Уфимского государственного нефтяного технического университета, в котором учился в 80-е годы студент-заочник, прилетавший на сессии из Когалыма.

О нем рассказывала мне заместитель заведующего кафедрой высшей математики старший преподаватель Расима Рауфовна Гареева:

– Мне в жизни повезло, что у меня был такой студент. В те годы, когда он поступил к нам в институт, у меня случилось большое горе – в авиакатастрофе погиб мой муж. Я не могу сказать, что я осталась со своим горем наедине. Нет, и коллеги, и студенты, многие поддерживали меня в тот момент. Но Толя Барков, он к тому времени уже был крупным инженером в Западной Сибири, помог мне не только словом, но и делом. Он довольно часто прилетал из Когалыма в Октябрьский несмотря на занятость в работе. Всегда появлялся неожиданно и как-то эффектно: мог приоткрыть дверь 503-й аудитории и сказать: «Расима Рауфовна, я только что из Африки!» Нас-то тогда особенно за границу не пускали, и потому было страшно интересно слушать его, ну хотя бы о той же Нигерии, куда он летал по нефтяным делам. Или возникнуть вдруг на нашей кафедре и сказать: «Расима Рауфовна, я только что из Америки!» Ну, у меня, конечно, челюсть отвисала – подумать только: мой студент – из Америки. Даже забывала, что это я – преподаватель, лектор

и слушала его рассказы, как студентка. Увлеченный яркий человек. Не чиновник. Личность!

В конце 80-х мне пришлось побывать в Когалыме, у меня там сестренка работала. Ну, и конечно же, захотелось посмотреть, как там «студент Барков» работает. Звонить не стала, а пришла к нему в приемную и жду своей очереди. И я видела, с какими лицами выходили из его кабинета подчиненные. Нет, они не выходили, а летели, как на крыльях, в глазах – целеустремленность, желание немедленно включиться в работу. Я не видела, чтобы кто-то вышел с поникшей головой, расстроенный, удрученный. И тогда я подумала, что Барков – на своем месте, что он – талантливый руководитель.

И еще один важный штрих. Его сын Виталий поступал в наш институт. Другой отец с такими возможностями давно бы уже побывал у ректора, у председателя приемной комиссии, как говорится, соломки бы подстелил. А Анатолий Александрович ничего этого не сделал. Даже я не знала, что это сын Баркова. Я ему потом сказала, Толя, ну как же так – ты сына на произвол судьбы оставил. Ведь это же такой важный момент в жизни человека – поступление в институт. Он мне так сказал и я запомнила эти слова на всю жизнь:

– Человек должен добиваться всего сам!

И ведь это была не пустая декларация. Он эти слова своей жизнью доказал!

А НАПОСЛЕДОК Я СКАЖУ...

Уезжал из Октябрьского с грустью... Душа человека постигается и через природу тех мест, где ему был пуп резан, где он сделал свой первый вдох, где вырос наконец...

Я не берусь описывать красоты здешнего края. Их уже живописал полтора века тому назад великий Аксаков, выросший здесь в имении деда, от которого рукой подать до нынешнего города Октябрьского. Одна земля, одна краса! Да простится мне пространнный отрывок из аксаковской книги, но это то, с чем уезжаешь отсюда. Не забудем – это было написано в позапрошлом веке:

«...Боже мой, как, я думаю, была хороша тогда эта дикая, девственная, роскошная природа!.. Нет, ты уже не та теперь, не та, какую даже и я знал тебя — свежую, цветущую, неизмятую отовсюду набежавшим разнородным народонаселением! Ты не та, но все еще прекрасна, так же обширна, плодоносна и бесконечно разнообразна, Оренбургская губерния! ...Дико звучат два эти последние слова! Бог знает, как и откуда зашел туда бург!.. Но я же знал тебя, благословенный край, еще Уфимским наместничеством!

*Чудесный край, благословенный,
Хранилище земных богатств,
Не вечно будешь ты, забвенный,
Служить для пастырей и паств!
И люди набегут толпами,
Твое приволье полюбя,
И не узнаешь ты себя
Под их нечистыми руками!
Помнут луга, порубят лес,
Взмутят в водах лазурь небес!
И горы соляных кристаллов*

*По тузлукам твоим найдут
И руды дорогих металлов
Из недр глубоких извлекут!
И тук земли не истощенный
Всосут чужие семена,
Чужие снимут племена
Их плод, сторицей возвращенный!
И в глубь лесов и в даль степей
Разгонят дорогих зверей!*

Так писал о тебе, лет тридцать тому назад, один из твоих уроженцев, и все это отчасти уже исполнилось или исполняется с тобою; но все еще прекрасен ты, чудесный край! Светлы и прозрачны, как глубокие, огромные чаши, стоят озера твои — Кандры и Каратабынь. Многоводны и многообильны разнообразными породами рыб твои реки, то быстротекущие по долинам и ущельям между отраслями Уральских гор, то светло и тихо незаметно катящиеся по ковылистым степям твоим, подобно яхонтам, нанизанным на нитку. Чудны эти степные реки, все из бесчисленных, глубоких водоемин, соединяющихся узкими и мелкими протоками, в которых только и приметно течение воды. В твоих быстрых родниковых ручьях, прозрачных и холодных, как лед, даже в жары знойного лета бегущих под тенью деревьев и кустов, живут все породы форелей, изящных по вкусу и красивых по наружности, скоро пропадающих, когда человек начнет прикасаться нечистыми руками своими к девственным струям их светлых прохладных жилищ. Чудесной растительностью блистают твои тучные, черноземные, роскошные луга и поля, то белеющие весной молочным цветом вишенника, клубничника и дикого персика, то покрытые летом, как красным сукном, ягодами ароматной полевой клубники и мелкою вишнею, зреющею позднее и темнеющею к осени. Обильною жатвой награждается ленивый и невежественный труд пахаря, кое-как и кое-где всковырявшего жалкою сохою или неуклюжим сабаном твою плодоносную почву! Свежи, зелены и могучи стоят твои разнородные черные леса, и рои диких пчел шумно населяют нерукотворные борты твои, заноса их

душистым липовым медом. И уфимская куница, более всех уважаемая, не перевелась еще в лесистых верховьях рек Мры и Белой! Мирны и тихи патриархальные первобытные обитатели и хозяева твои, кочевые башкирские племена! Много уменьшились, но еще велики, многочисленны конские табуны, и коровьи и овечьи стада их. Еще по-прежнему, после жестокой, бурной зимы отошальные, исхудалые, как зимние мухи, башкирцы с первым весенним теплом, с первым подножным кормом выгоняют на привольные места наполовину передохшие от голода табуны и стада свои, перетаскиваясь и сами с ними за женами и детьми... И вы никого не узнаете через две или три недели! Из лошадиных остовов явятся бодрые и неутомимые кони, и уже степной жеребец гордо и строго пасет косяк кобылиц своих, не подпуская к нему ни зверя, ни человека!.. Раздобрели тощие, зимние стада коров, полны питательной влагой вымя и сосцы их. Но что башкирцу до ароматного коровьего молока! Уже поспел живительный кумыс, закис в кобыльих турсуках¹, и все, что может пить, от грудного младенца до дряхлого старика, пьет допьяна целительный, благодатный, богатырский напиток, и дивно исчезают все недуги голодной зимы и даже старости: полнотой одеваются осунувшиеся лица, румянцем здоровья покрываются бледные, впалые щеки.

Но странный и грустный вид представляют покинутые селения! Наскачет иногда на них ничего подобного не выдавший заезжий путешественник и поразится видом опустелой, как будто вымершей деревни! Дико и печально смотрят на него окна разбросанных юрт с белыми трубами, лишённые пузырчатых оконниц, как человеческие лица с выткнутыми глазами... Кое-где лает на привязи сторожевой голодный пес, которого изредка навещает и кормит хозяин, кое-где мяучит одичалая кошка, сама промышляющая себе пищу, — и никого больше, ни одной души человеческой.

Как живописны и разнообразны, каждая в своем роде, лесная, степная и гористая твои полосы, особенно последняя, по скату Уральского хребта, всеми металлами богатая, золотоносная полоса! Какое пространство

¹Турсук — мешок из сырой кожи, снятой с лошадиной ноги.

от границ Вятской и Пермской губернии, где по зимам не в редкость замерзание ртути, до Гурьева городка на границе Астраханской губернии, где растет мелкий виноград на открытом воздухе, чихирем которого прохлаждаются в летние жары, греются зимою и торгуют уральские казаки! Что за чудесное рыболовство по Уралу. Единственное и по вкусу добываемой красной рыбы и по своему исполнению. Вагреньем называется это рыболовство, и ждет оно горячей и верной кисти, чтоб возбудить общее внимание... Но виноват, заговорился я, говоря о моей прекрасной родине...»

* * *

И вот однажды эти райские места, в которых родился и вырос Анатолий, он взял и сменил на вечную мерзлоту приполярной Сибири.

Откуда у молодого человека взялась решимость так круто перекроить свою жизнь?.. Думаю, что к этому судьбоносному повороту его подготовила армейская служба – эта важнейшая часть судьбы каждого настоящего мужчины.

**СЕРЖАНТ
БАРКОВ**

В кабинете вице-президента ЛУКОЙЛа Анатолия Баркова висит большой фотопортрет президента России, портрет не совсем обычный. Владимир Путин снят в высотном снаряжении пилота-истребителя.

На правой кисти у Баркова – маленькая наколочка в виде легендарного истребителя МИГ-19.

– Вы служили в авиации? – спросил я, разглядев как-то синий значок.

– Служил. Авиамехаником.

– А не обидно было все время других в полет провожать? Наверное, и самому хотелось за штурвал сесть?

– Когда голубей гонял, я ведь тоже всегда на земле оставался... А если серьезно, за штурвал мне было нельзя. Врачи не разрешили бы. У меня по руке – это еще на практике в Нефтекамске было – труба прокатилась, повредила сухожилие.

– То есть судьба вас уже тогда отметила – быть нефтяником и ни кем иным.

– Видимо, так... Поэтому меня определили в инженерные войска, и попал я в ВАШ – военную авиационную школу, которая размещалась в Вышнем Волочке. ВАШ-5. Специальность – механик радиолокационного оборудования. Секретный блок – «цель-взрыв». Это когда пилот в случае катапультирования должен был нажать на кнопку и уничтожить секретную аппаратуру. И ССП у меня была – система слепой посадки. Учились мы на МИГ-19. Через семь месяцев обучение закончили. Тут приехали «покупатели». Мы уже наперечет знали все авиабазы. Не очень-то хотелось ехать в то время в показательные части. Там больше строевой подготовки, чем полетов. Приехали невысокого звания офицеры и сказали: «Едем, ребята, за границу!» Куда именно, уточнять не стали. Оставалось гадать: Польша, Германия, Венгрия?... Попали

мы в ГДР. Там все пошло иначе, чем нас учили в школе. Пришлось переучиваться на другие самолеты – на истребители СУ-7. Каждый день – полеты. В школе нам говорили, что канал в системе автоответчика «свой-чужой» меняется раз в месяц. А здесь я перенастраивал его каждый день.

И попал я уже не в эскадрилью, а в ТЭЧ полка – технико-эксплуатационную часть, куда самолеты доставлялись после определенного налета. У меня была своя комната, свое рабочее место, осциллограф... Раньше на этом посту работал сверхсрочник, я его заменил. Самое интересное, что он тоже был из Октябрьского. Два земляка из одного небольшого города – в Германии. Забавно.

Служба была замечательная: в комбинезончике, осциллограф, отвертка... Блок стоял в киле самолета. Как сейчас помню, чтобы его извлечь, надо было отвинтить 62 шурупа, а надо еще каждую гайку расконтрить. Лючок тесный, кажется, что размеры блока больше проема. Специальных отверток не было, только обычные – с деревянной ручкой. Накрутишься до боли в запястьях, пока достанешь этот блок. Но ничего, через неделю освоился. За пятнадцать минут научился снимать, а сначала по три часа висел – и даже вниз головой, никак не мог его вытащить.

Потом я ставил этот блок на вибростенд, в камеру. Затем подключал к осциллографу и, если никаких искажений не было, возвращал на штатное место в самолет. Прибор очень важный для пилота, поскольку помогал ему совершать слепую посадку в условиях плохой видимости.

Вторая моя обязанность – обходить самолет с тележкой с оборудованием: в руках держал «удочку» типа спининга и проверял параметры всех антенн.

И третье мое дело: влезал в пилотскую кабину и проверял систему самоликвидатора «автоответчика».

Ну и еще проверка по карте после налета 25 часов, 50 и 100. А после 100 часов самолет улетал в Россию на авиаремонтную базу. Вот такова была моя работа как авиамеханика. Я всегда сознавал, что жизнь летчика и самолета где-то в моих руках и делал все, как положено, без от-

ступлений. Может быть, поэтому довольно быстро я получил звание ефрейтора, а под Новый год мне объявили 10 суток краткосрочного отпуска. Но тут в ФРГ начались крупномасштабные маневры «Белый лев» и все отпуска отменили. Зато потом присвоили звание младшего сержанта.

– Летом 1968 года начались чехословацкие события. Естественно, все ВВС Группы Советских Войск в Германии были приведены в полную боевую готовность. Не спали ночами. Мы готовили к вылету туда два самолета. Нанесли на борта фюзеляжей широкие красные полосы, чтобы так выделялись именно наши, советские, самолеты. И мы, ТЭЧ полка, собирались уже на передислокацию в Чехословакию. Но там довольно быстро все закончилось, и мы, к счастью, остались на месте. Ведь жили мы в Германии очень неплохо. Служба – дай Бог каждому была! И Европу посмотрел, и новую специальность освоил и друзей хороших приобрел.

Под самый конец службы собрали нас, спецов, и отправили в Азербайджан в город Кировобад, ныне он называется Гянджа. Там формировалась 5-я воздушная армия. Дали нам офицеров, призванных из запаса. Мы их называли «пожарниками»: кирзовые солдатские сапоги, брезентовые ремни... Отслужили мы там еще месяца четыре – возле турецкой границы, а потом, тех, у кого уже явно вышел срок срочной службы, собрали ночью, вывезли в ущелье, и оттуда, со станции Гюздек, отправили по домам: кого на Урал, кого на Украину. Увольняли втихаря, ввиду близости границы...

Вернулся я домой в красивой форме – в фуражке с голубым окольшем в звании сержанта. У меня в военном билете оно было записано очень долго, я уже был вице-президентом ЛУКОЙЛа, когда в военкомате спохватились: сержант на генеральской должности. Присвоили офицерское звание.

В Германии я, можно сказать, во второй раз родился. Дело было в воскресенье, мы срочно монтировали на самолеты дополнительный блок шифратора. Сроки были жесткие, самолетов много, работа шла на потоке, мы монтировали места под платы шифраторов. Сами шиф-

раторы были секретными, нам только один раз их показали и тут же увезли.

Я часто оставался за старшину, и в тот раз тоже. За нами была закреплена определенная территория, и надо было подремонтировать стоящую напротив штаба беседку. Я поднял молодежь на это дело. «Старики» играли в волейбол. Кстати, вот такой вопиющей «дедовщины» как сейчас, у нас не было. Хотя, конечно же, разделение на молодых и старослужащих было. «Деду» – первое место возле бачка со шами, ремень затянут послабее и все такое прочее. В караулы реже посылали, на уборку территории. Это были просто знаки уважения, но никакого наглого издевательства.

Служило у нас четверо новобранцев, призванных из Дагестана. Мы называли их «неучами», поскольку никаких авиационных школ они не кончали, ничего толком не знали и были на мелком подхвате – отверткой, где покажешь, подкрутить... В общем, обучались по ходу дела. Вот с такими «орлами» я приступил к ремонту той злополучной беседки. И тут понадобилось подравнять одну доску. Я ее взял и, не доверяя молодым, сам отправился в котельную, где у нас стояла пила-циркулярка. А там разъемы стояли, как на самолетах – типа «папа-мама», я разъем открываю, вставляю и ... попадаю под напряжение. Видимо, одну фазу где-то замкнуло и через меня пошли 220 вольт. Крышка на пружине, руку прищемило, выдернуть – ну никак! И никого нет – я один. Меня колотит, я кричу. Вдруг вижу, кто-то зашел. Я еще в сознании был, понимал, что за меня хвататься нельзя. Кричу – «За кабель тяни! Меня не трожь!» А зашел старший лейтенант с цветами, ему надо было в баночку воды налить. Вот он-то кабель и выдернул. Но я этого уже не видел, так как потерял сознание. Ну, а молодые «неучи» прибежали в казарму, кричат: «Старшину-сержанта током убило!» Конечно, старики, мой год, тут же подросли. Я когда глаза потом открыл, вижу – надо мной Жора Букреев из Курска – искусственное дыхание делает. Откачали ребята! Очухался. Но состояние было ужасное. Отнесли меня в кузов грузовика, у нас там стоял «МАЗ-200», крытый брезентом. Все перевозки по дорогам Германии бы-

ли закрытыми, старший лейтенант в кабину, ребята вместе со мной, и повезли меня в военный городок, где находилась санчасть. Весь мокрый, я ведь в воду упал, там в котельной воды всегда на полу хватало, да еще пол из рифленого железа – ударился сильно. Привезли меня в санчасть – как раз День медика был. Вот уж на всю жизнь его запомнил! А на другой день пришел ко мне в палату командир наш – майор Гришин, принес пирожки домашние.

Если не считать этого ЧП, служба у меня шла весьма успешно, и меня стали обрабатывать насчет того, чтобы я остался на сверхсрочную. Честно скажу, мне очень хотелось остаться в армии. Но послушаться отца не смог, да и домой все же тянуло. И даже когда вернулся домой, и меня вызвали в военкомат на беседу насчет того, чтобы послужить по своей специальности в Польше – в Северной Группе Войск, я согласился и стал готовить документы, но тут в моей жизни произошла крутая перемена – я познакомился с Валею Ткачевой, моей женой, моей судьбой...

Итак, вместо Варшавы Анатолий Барков отправился в Когалым.

«...Снимите, шляпу! Уехал сам, уехал сам – не по этапу!» Именно эта песня Владимира Высоцкого – «Мой друг уехал в Магадан» – звучала в те годы особенно часто.

Еду из Нижневартовска в Когалым на машине. А Когалым по лютости морозов не уступит ни Колыме, ни Магадану... В январе нынешнего года зима здесь лютвала как никогда.

Январское новолуние. Темень, стужа, лед... Безжизненная чужая планета. И холод-то какой-то инопланетный, почти юпитерианский. Дорога обледенела так, что напоминает желоб бобслея. Вот лиса метнулась под фары, но успела рыжая выскочить из-под колес. Говорят, в эту зиму все лесное зверье держалось поближе к селениям людей. В Надыме даже песцы мелькали на улицах.

По обочинам стояли дизельные фуры. Шофера факелами разогревали загустевшую на морозе солянку. Не дай Бог, лишиться хода в такой морозище, да еще и метель замела.

Печные дымы редких домов свивались и перевивались с плетями пурги и быстро исчезали в забеленных январскими снегами сибирских просторах. И сама собой звучала в ушах печальная русская песня – «А в степи глухой замерзал ямщик...»

Вот в такие края и приехал начинать новую жизнь Анатолий Барков вместе с отважной подругой и крохотным Виталиком.

Сегодня он рассказывает об этом почти с ностальгической грустью:

– Лева Шмунк взял меня к себе в бригаду слесарем по 5-му разряду. Я ведь в армию уходил уже опытным нефтяником – старшим оператором. Опыт «Башнефти» – серьезное дело: это и первая автоматика, аварии, новые румынские станки-качалки и первое кустовое бурение, без которого не освоить было заболоченные пространства...

Я и варил, и резал... Все мог, любую операцию.

Особую роль в его судьбе сыграл Виктор Александрович Тарабрин, начальник БПО – базового производственного обеспечения в «Повхнефти».

– Он заметил меня и сразу же перевел из слесарей в мастера. А через полгода я уже был начальником цеха, создавал его с нуля.

* * *

...В Высоцке я познакомился с человеком, который хорошо знал Анатолия Баркова по Когалыму. Николай Васильевич Ашанин – главный инженер строительства РПК «Высоцк». В самом-то Когалыме уже почти никого и не осталось из той перволукойловской плеяды.

Мы беседовали с Николаем Васильевичем не один час: – ЛУКОЙЛ начинался с «Повхнефти», НГДУ, которое возглавил однажды Вагит Алекперов. Названо оно было в честь погибшего бурового мастера Степана Ананьевича Повха.

– Пожар? Взрыв?

– Нет, все гораздо прозаичнее – перевернулась лодка. Барков возглавлял тогда эксплуатационный цех. А я работал инженером. Мы постоянно с ним контактировали, работали рука об руку. Если на моих трубах возникал порыв, то тут же выезжали его ремонтники.

Одна из серьезнейших аварий случилась в 1985 году. Барков тогда возглавлял УТТ, но Вагит Юсуфович Алекперов привлек к ликвидации порыва именно его как наиболее опытного специалиста. Я тогда, как назло, заболел, температура под сорок. Собираюсь в больницу, но тут на пороге появился Виталий Шмидт.

«Немедленно собирайся, говорит, едем на вертолетную площадку, на Повхе авария!» Тут уж не до «самочувствий»!

Едем на «вертолетку», берем людей на борт – с инструментами, всем, чем следует, садится к нам Ралиф Сафин, заместитель начальника НГДУ, и летим на Повх.

Подлетаем к первой задвижке. Ее надо перекрыть. А там такой здоровенный штурвал, его надо повернуть, а он – ни в какую! Зима, мороз в сорок семь градусов, примерз, собака! Ну вырубил в лесу дрын, и, как рычагом,

сдвинули штурвал, закрыли задвижку. Потом полетели на другую сторону порыва – другую задвижку закрыли. Слава Богу, остановили разлив нефти.

– А в чем там дело было, почему порыв возник?

– Строительный брак. Труба семисотка делала угол поворота, а строители ее натянули трубоукладчиком, ну она до поры держала, пока давление не повысили до нормы... Короче, когда мы прилетели, Барков был уже там – раньше нас – и принимал первые решения. Поблизости на трассе работал экскаватор, его подогнали, разрыли место порыва. А там болото, трясина еще не замерзла, жижа болотная, нефть... Начальства было много, а толку в таких случаях мало: каждый со своим планом, со своими советами... Барков отмел всех в сторону и показал на меня: «Командовать будет только один человек – Ашанин. Николай Васильевич, давай организуй людей в две бригады – одна работает, другая греется. И на перемену». Ну мы и начали работу – где лопатами, где ковшом... Откопали место порыва, убрали нефть. Только расчистили, а нефть снова пошла. Что делать? Посоветовались с Барковым, он говорит: «Возьми с буровой глину и тампонируй». Привезли мы с ближайшей буровой несколько мешков глины. Стали окна в трубах вырезать. Сварщики опытные, но труба к сварке не подготовлена – нефть горит. А они варят. Забили трубу глиняными тампонами – с двух сторон. Не забывайте, что все это на лютом морозе! Семен Вайншток, зам по общим вопросам, привозил к месту аварии горячую еду, пирожки, кормил нас. В общем, вырезали мы поврежденный участок, заделали, замазали еще раз тампонами, потом аккуратненько заварили и все.

Я вам эту историю за полминуты рассказал, а мы кувыркались там трое суток! Потом вышли покурить в стороне, посмотрели: «Ну прямо как новая!» Посмеялись. Вернулись в НГДУ. А Вячеслав Ларионов спрашивает: «Что, уже заизолировали?» Не поверил даже.

– А глиняные тампоны так там в трубе и остались?

– Ну да, так по технике ликвидации аварии положено. Их потом давлением размоет. А с Барковым мы потом много еще работали – и дома строили, и холодные врез-

ки делали, и горячие... Что о нем сказать? Как был он человеком, специалистом, знающим свое дело до тонкостей, таким он и остался. Вот об иных говорят – его высокая должность испортила. А о Баркове такого никто и никогда не скажет.

А Когалым остался в наших душах, как лучшая песня молодости. Помните, тогда пели:

*И снег, и ветер,
И звезд ночной полет.
Меня мое сердце
В тревожную даль зовет...*

Какие люди с нами плечом к плечу работали! Владимир Некрасов – начальником ПРЦБ, Анатолий Барков – начальником ПРЦО, Сергей Кукура – начальником ОТИЗ-Ра – отдела труда и заработной платы. Сафин Ралиф Рафилович, мы его звали Роман Романовичем, – замом по подготовке...

Гостиницы у нас не было. Жили мы в балках. Сами их и строили. Обживали, как могли, быт налаживали. Помню, Владимир Иванович Некрасов поразил всех – оббил потолок и стены картонными упаковками для яиц. Все ходили смотреть, как красиво получилось. Праздники все вместе отмечали. Но самый главный был – 7 ноября. Тут даже «сухой закон» слегка нарушали.

А на оперативки в цех к Баркову ходили. У него был построен такой «арочник», мы его «пентагоном» называли. Вот там и собирались.

Кстати, первое знакомство Баркова и Алекперова именно там состоялось.

Расскажу по секрету, как это было. У нас работала завскладом боевая женщина Лидия Ивановна. У неё был свой «Москвич-412». Она на нем лихо по пескам гоняла, по бездорожью. Однажды перед новым мостом в Когалым не рассчитала скорости и врезалась в зад самосвалу. Капот всмятку, сама чудом жива осталась. Ну и куда ей деваться, обратилась к Баркову за помощью, мол, помоги, Анатолий Александрович, машину подлатать. «Ну загоняй ее к нам в цех». А в это время новый начальник

НГДУ Вагит Алекперов объезжал цеха, знакомился с хозяйством. Видит, легковушка разбитая стоит. «Это еще что за автомастерская, спрашивает. – Убрать немедленно!» Барков как раз в этом самом «пентагоне» объяснения давал. И вот что интересно. Запомнил Алекперов эту «автомастерскую», но не по злобе, а по делу. То есть неспроста потом Баркова назначил начальником УТТ – управления технологическим транспортом.

У нас было своеобразное «трио», которое работало на порывах – Ралиф Сафин, Анатолий Барков и аз грешный. Сафин по технологиям, Барков – по механической части. Техники специализированной мало было. В основном сами ее создавали. Барков еще при Кошелеве, прежнем начальнике НГДУ – первое, что придумал – поставил в будке, крытой машине, в которой людей возили – сварочный агрегат, пеналы для баллонов приспособил. Летучку такую сделал – на порывы ездить. Кошелев такого творчества не одобрил и даже поругался с Барковым. Но ведь надо же было с чего-то начинать. Потом вместе мы взяли машину АРОК, оснащенную и сварочным агрегатом, и подъемным краном. Вот это была новинка. Верх блаженства. Вот и вся наша механизация. Техники вообще было мало. У нас был один «Урал» с тентом, на котором перевозили людей. Одна машина была на два цеха.

Делали все сами – и спецмашины, и балки, и радиоприемники собирали, и ростверки для блочного строительства тоже сами отсыпали.

Повх от Когалыма отстоял на 80 километров. Но дороги не было. Людей на вертолетах забрасывали, а оборудование – летом по реке на барже. Катера таскали по протокам Ватъегана.

Барков мотался по всему месторождению. Первые скважины на Повхе обвязывал он, многое там связано с его именем. Молодой – энергичный, бывает, горячий. Иногда разозлится на сварщика-растяпу, так сам берет электроды и варит, показывает, как надо. Таких начальников народ уважает, которые не только руками водят, но и сами могут класс в работе показать. Поэтому, наверное, не

случайно именно у Баркова была самая малая текучесть кадров – по всему НГДУ! Мог найти общий язык с любым человеком. И самое главное – умел слушать. И если сказал – сделаю, значит, сделает. Сказал – не могу, так не приходи и не приставай.

И вот теперь здесь, в Высоцке, судьба нас свела, чему я очень рад!

* * *

Динамика служебного роста Анатолия Баркова в Когалыме такова:

С 1978 года по 1982 год – инженер, начальник цеха «Главтюменнефтегаза» в Нижневартовске.

С 1983 по 1992 год работал в производственных объединениях «Сургутнефтегаз» и «Когалымнефтегаз»:

– начальником цеха, начальником управления, заместителем начальника нефтегазодобывающего управления «Повхнефть», начальником центральной базы, заместителем начальника нефтегазодобывающего управления «Когалымнефть», начальником нефтегазодобывающего управления «Тевлиннефть».

С 1992 по 1993 год – главный инженер «ЛУКОЙЛ-Когалымнефтегаза».

Но больше всего тюменская земля дорога Анатолию, быть может, тем, что в Нижневартовске жена подарила ему дочь Оксану...

О горячих трудовых буднях в Западной Сибири поэт Роберт Рождественский сложил строки:

**«НЕ БУДЕТ
ДНЯ, ЧТОБ
НЕ БЫЛО
ТРУДА...»**

*Пока в пространстве кружится планета,
На ней – пропахшей солнцем – никогда
Не будет дня, чтоб не было рассвета!
Не будет дня, чтоб не было труда!*

Вспоминает первый вице-президент компании «ЛЮ-КОЙЛ» Владимир Иванович Некрасов:

– Так получилось, что Анатолий Александрович стал первым моим начальником в Западной Сибири. В 1978 году я работал на только что созданном НГДУ «Повх-нефть» слесарем-ремонтником, а Барков был мастером ПРЦЭО – прокатно-ремонтного цеха эксплуатационного оборудования. Очень скоро он стал и начальником цеха, затем начальником базы производственного обслуживания. Наша база располагалась в районе нижневартовского аэропорта. Это было удобно в том смысле, что мы могли сразу же отправлять вертолетами нужные нефтяникам грузы. Ведь нефтяные поля нашего НГДУ находились в 360 километрах севернее. Зимники же действовали всего 2-3 месяца в году, а все остальные грузы, а также рабочих приходилось забрасывать по воздуху вертолетами – МИ-2, МИ-4, МИ-6, МИ-8... Там на «вертолетке» – вертолетной площадке – мы работали все вместе, что называется, рука об руку, и я имел возможность видеть Баркова во всей боевой красе. Он оказался прирожденным воздушным диспетчером. Договаривался об отправке бортов с местным аэрофлотовским начальством без промедлений и простоев. На Севере известно как летают – есть погода, нет бортов. И наоборот: есть вертолеты – нет

погоды. Так вот у Баркова действовал идеально налаженный воздушный конвейер: на «Повхнефть» шли запчастки и инструмент, бочки с соляром и мешки с мукой, электроды и поваренная соль, коробки с тушенкой, гвозди, крепеж... Он даже минеральную вату для изоляции труб и ту умудрялся вертолетами отправлять. Потом летчики сердились очень – весь рейс чесались от стекловолна. Но что делать – дорог-то не было. И даже по рекам туда не подберешься.

А Баркову надо было не только за переброску отвечать, но и за технологию. Ему всюду приходилось успевать. Он носился по «вертолетке» в унтах, в волчьей дохе, как Чапаев в бурке. Иногда сам улетал на МИ-2, поскольку на его цех возлагалась обязанность борьбы с авариями. А аварии почему-то всегда случались ночью в мороз и под праздники. Постоянно где-то что-то подмерзло, прихватывало. И Барков вместе со своими людьми отогревал трубы то факелами, то паром, иногда мне казалось, что и своей волчьей дохой отогревал. Он ведь никогда не стоял в стороне, сам наравне с рабочими крутил задвижки, откапывал трубы... Понимаете, он из той породы людей, что всегда первыми шагают в огонь. Как в песне поется: «...комбат, ты сердце не прятал за спины солдат!»... Он не прятал. Удивительный человек – не чурался никакой работы, и любая работа в его руках спорилась. Даже трудно сказать, кем он был тогда по основному профилю – ликвидатор аварий, технолог-нефтяник, транспортник, строитель, спасатель, организатор, руководитель? Вот все это в нем уживалось и все это у него получалось.

И всегда ему приходилось начинать с нуля. Он никогда не приходил на готовенькое. Назначат его начальником цеха, а цеха как такового и нет – все под открытым сибирским небом. Вот Барков и строит – жилье, производственные помещения, конторы, базы, склады, кислородные станции, бани... И все это хозспособом, да еще при этом успевал план по основному показателю выполнять. Так же было, когда его на «Тевлиннефть» поставили – опять все с нулевого цикла. Не ждал, когда ему другие условия создадут. Его все время как бы в прорыв бросали. А он при этом умудрялся быть счастливым. Вот ко-

гда говорят – счастье в работе, так это про него, Анатолия Баркова, сказано.

В феврале 1993 года я его сменил на посту главного инженера «Когалымнефтегаза». Барков ушел в Москву исполнительным директором нефтяного концерна «Лангепасурайкогалым». Начинался новый этап его жизни. Но и в высшем эшелоне ЛУКОЙЛа он сохранил все ту же рабочую хватку, все ту же мужскую отвагу. Поручили ему совершенно новое для него дело – строительство кораблей-нефтевозов, освоил, справился. Доверили морской нефтяной терминал построить – построил.

У нас нет второго такого вице-президента со столь обширным диапазоном деятельности: транспортировка, корпоративная безопасность, персонал, связь и информация...

Не раз вспоминал о своей когалымской жизни и сам Анатолий Александрович:

– Меня только что назначили главным инженером НГДУ «Когалымнефтегаз», и я сразу же попал, что называется, из огня да в полымя – в забастовку транспортников. Тогда это вошло почти что в норму: чуть что не так – бастуй! Опыление свободой, я бы даже сказал – одурение от свободы... Что такое забастовка автоводителей? Город встал. Январские морозы, а на улицах – ни одного автобуса, в магазины не завозят хлеб, полный паралич жизни. Выпускали только машины «скорой помощи». Что делать?

Мне пришлось вести переговоры с так называемыми «независимыми профсоюзами»... Однако их вожаки меньше всего думали о нуждах города, они преследовали далеко идущие политические цели. Но лучше об этом вам расскажет человек, который тогда вместе со мной принял на себя этот неожиданный удар. Это Георгий Михайлович Кирадиев, который сегодня возглавляет Международное объединение профсоюзных организаций группы «ЛУКОЙЛ».

Рассказ Баркова охотно продолжил Георгий Михайлович Кирадиев:

– В конце 90-х годов горбачевские гласность, ускорение и перестройка докатились и до Когалыма. Его призыв выбирать руководителей снизу и обещание «поддержать эти выборы сверху» привели к бурному брожению в рабочих коллективах. По сути дела «директорский корпус» был подставлен под удар демагогов из «народных масс». Директора представляли в глазах народа как некие «зажравшиеся коты», которых надо гнать из мягких кресел.

Так получилось, что генеральный директор «Когалым-нефтегаза» Виталий Шмидт очень часто летал в Москву, где шло формирование нового нефтяного концерна. А все социальные и производственные проблемы ложились на плечи его первого заместителя и главного инженера Анатолия Баркова. Я в то время был заместителем председателя профсоюзной организации нашего НГДУ, поэтому принимал самое активное участие в переговорном процессе. Садился за стол в 9 утра и заканчивали эти пустопорожные по сути дела разговоры к концу рабочего дня – к 19, а то и к 20 часам. От нас требовали того, что мы в силу сложившейся в стране экономической ситуации дать не могли: новый автотранспорт, требовали увеличить ширину дорог, обеспечить транспортников спецодеждой, завести дефицитные продукты вроде колбас и тому подобное. Сторону работодателя представлял Барков, я – профсоюз НГДУ, а толковище вели лидеры новосозданного и зарегистрированного в городе профсоюза рабочих Когалыма. На плечах Баркова лежали в первую очередь производственные проблемы – бурение, добыча, перевозка нефти. А тут всей тяжестью обрушились социальные заботы. Как выходить из положения? Видно, что переговоры носят откровенно демагогический характер. Надо ехать к самим рабочим.

Едем на одно из наших транспортных предприятий, где кипит буча. Нас не пускают. Говорят, у нас закрытое профсоюзное собрание и разбираться мы будем только со своим начальством.

– Так я же начальник вашего начальника! – изумлялся Барков. – Вы что, в армии не служили, субординации не знаете?! Он ваш непосредственный начальник, а я прямой! Со мной надо проблемы решать, а не с ним!

Баркова пропускают, а меня – нет. Я, видите ли, из «чужого» профсоюза. Как же так, ведь в зале собрались те самые люди, у которых в карманах профсоюзные билеты именно нашего союза – нефтяников. Никто из них не вышел из него, никто из них не лишил меня права представлять их интересы. В общем, кое-как нас все же пропустили вместе. Но в президиум не посадили, а велели искать себе места в зале.

Надо отдать должное личной храбрости Баркова. Несмотря на крайне агрессивное настроение сидящих в зале рабочих, а их набилось вдвое больше, чем полагалось по норме вместимости, Барков прошел на сцену и потребовал себе место за столом президиума. Нехотя, но стул ему все-таки поставили и мне тоже принесли. Ораторы выступают один злее другого. Но постепенно от абстрактной политики перешли на более насущные производственные дела. И тут Анатолий Александрович слегка толкает меня в бок и показывает взглядом в зал: «Смотри, кто сидит». В дальнем ряду прятался за спинами рабочих директор предприятия некто Крайман. Вместо того, чтобы парировать необоснованные обвинения, стоять за интересы своего предприятия, он предпочел тихо отсидеться и отмолчаться. Но это ему не удалось.

– Товарищ Крайман, а почему вы в зале? Это же ваша работа, ваш коллектив – идите сюда!

Барков пригласил его на трибуну и сказал:

– Давай, родной, отвечай на вопросы своих подчиненных. Вон их сколько накопилось... – И реплика в зал: – Если ваш директор не сможет ответить на ваши вопросы и требования, тогда вместо него это сделаю я. А пока давайте его послушаем.

Крайман отвечал очень невнятно, сбивчиво и неточно. Показал полную свою некомпетентность и несостоятельность.

Барков вынужден был вносить ясность по каждому из заданных Крайману вопросов. В конце концов главный инженер пришел в полное негодование от беспомощности директора.

– Принесите мне его трудовую книжку! – распорядился он. – Я увольняю вас по причине профнепригодности!

Это заявление было встречено в зале с одобрительным гулом. И я почувствовал, что общая атмосфера изменилась в нашу пользу. Забастовка была прервана.

Иначе и быть не могло. Ведь с рабочими говорил сын рабочего и сам в недавнем прошлом рабочий – оператор, слесарь, монтажник. Кто как не Барков знал, что такое «нужды и чаяния рабочего класса»? И кто как не Барков знал истинное положение дел в НГДУ? Кто как не он, главный инженер НГДУ, начинавший нефтедобычу с нуля и видевший реальные перспективы своего предприятия (а он был посвящен в планы создания нового концерна – будущего ЛУКОЙЛа), мог что-то обещать и предлагать? Нет ничего удивительного в том, что ему поверили и пошли за ним. И ведь он никого не обманул, для бастовавших тогда когалымских транспортников все обернулось так, как они мечтать не смели. Кто сегодня может похвастаться таким «социальным пакетом», как у когалымцев, лангепасцев, урайцев?

Позже суд признал неправомерность забастовочной акции и все понесенные НГДУ и городом убытки легли на совесть «независимого профсоюза».

И вот что важно заметить. Барков никогда не был жестоким, жаждущим крови начальником. Отходчив и человечен. Уж как он ни обиделся тогда на Краймана за самоустранение от ответственности, все же не стал ставить ему в трудовую книжку «черное клеймо», а предложил «уволиться по собственному желанию».

Я ехал из Октябрьского в Уфу. Водитель из лукойловского мото клуба гнал свою «тойоту», как мне показалось, со скоростью гоночного мотоцикла – с той лишь разницей, что в отличие от гоночного мотоцикла, у которого, оказывается, нет тормозов (я с удивлением узнал это от Гатиятова), наш «автогонщик» все же притормаживал на крутых поворотах.

По увалам-сыртам мелькали то стога, то станки-качалки, то ветряки... Да-да, самые современные ветроэлектрические установки, поставленные на открытых всем ветрам взгорьях. Это было довольно мудрое соседство – древних как мир вращаемых ветром лопастей и современных электронасосов, качавших нефть из-под тех самых сопок, на которых стояли ловители «воздушных энергоносителей».

Как мало мы задумываемся о насущных вещах, исчезновение которых хотя бы на один день сделало бы нашу жизнь невыносимой, а порой и невыносимой.

Мы привыкли к тому, что нефть – это прежде всего бензин и табло с ценниками на автозаправках.

Но эта таинственная энергоносная жидкость пропитала нашу жизнь настолько, что мы даже не догадываемся о «нефтяном следе» в других ее сферах. Вспомним не столь давнюю энергоаварию, потрясшую Москву в мае 2005 года. Именно тогда в тоннелях метро остановились поезда и тысячи пассажиров выбирались из столичной подземки пешком, проклиная Чубайса и его электрические сети.

А при чем тут нефть? А при том, что авария началась с того, что стали выходить из строя трансформаторы подмосковных электроподстанций. А случилось это потому, что, как показало расследование, их заправили некачественным охлаждающим маслом, в котором находилась вода.

Если масло – низкой вязкости да еще обводненное, то при перегреве из-за разницы в температурах кипения первой закипает вода и происходит паровой разрыв масляного бака и трубопроводов.

Такая вот наша зависимость от нефтепродуктов, которые вовсе не исчерпываются в обывательском сознании одним бензином.

Есть ли в мире альтернатива нефти? Над этим вопросом ломают голову энергетики и политики, химики и философы, физики и даже ботаники, предлагающие в качестве замены моторного топлива – расщепление растительных масел или в качестве источника тепла – энергию биомасс.

Энергия атомного ядра? Да, но атомная энергетика, как показала катастрофа Чернобыля, пока еще чрезвычайно опасна. Только 6% опрошенных американцев отдали предпочтение атомным электростанциям (у нас, в России, надо полагать, такой процент будет еще ниже), а 62% высказались за нетрадиционные возобновляемые источники энергии – такие, как морские волны, сила ветра, солнечные лучи и геотермальные воды.

Сегодня специалисты разных стран все чаще и чаще тревожатся об истощении запасов углеводородного сырья, у которого тоже есть свои серьезные экологические недостатки (кислотные дожди, парниковый эффект и проч.)

По словам министра природных ресурсов Юрия Трутнева, выработанность запасов основных нефтегазоносных провинций достигает – на Северном Кавказе – 70-80%, в Урало-Поволжье – 50-70%, в Западной Сибири – свыше 45%.

Американский экономист доктор Хуберт вывел правило, согласно которому «нефть используется как источник энергии до тех пор, пока добывать ее дешевле, чем получать с ее помощью электроэнергию». Переосмысливая его формулу, можно сказать и так: нефтепродукты будут использоваться в качестве транспортного горючего до тех пор, пока химики не создадут аккумулятор, не превышающий по массогабаритным параметрам топливный бак автомобиля и эквивалентный ему по запасу энергии.

Ясно одно – дешеветь нефть не будет. Слишком далеко уходят в неудобья новые месторождения с небольшими уже теперь и все более трудноизвлекаемыми запасами. В 2000 году геологи нашли лишь одно крупное месторождение с потенциалом в 4 миллиарда тонн (Кашаган – в казахстанском секторе Каспия). А во все последующие, вплоть до сегодняшнего дня – ни одного!

По оценкам Мирового энергетического совета обеспеченность разведанными запасами нефти при современном уровне ее мировой добычи составляет 47 лет; природного газа – 80 лет. Возможно, по мере интенсификации георазведки эта планка будет отодвигаться, но вряд ли на более-менее отдаленные сроки. Похоже, время летит быстрее, чем приоткрываются земные кладовые. Этот печальный факт в ряде стран уже положен в основу хозяйственных стратегий.

Так, в США ради снижения зависимости экономики от нефти и газа разработка новых, точнее, хорошо забытых старых источников энергии, таких, как солнце, ветер, геотермальная вода, приливно-отливные колебания океана возведены в ранг государственной политики. И в Индии тоже – там даже создано ведомство, которое в шутку можно было бы назвать «министерством ветряных мельниц», но стране с миллиардным населением совсем не до шуток, и потому новое энергетическое ведомство названо Министерством возобновляемых источников энергии. И в Великобритании, и в Германии давно уже перестали улыбаться при словах «ветровая энергетика». В Англии принята государственная программа по строительству ветровых электростанций. Но самый мощный в мире «ветряк» строится в Ирландии.

Чем острее углеводородная проблема, тем больше оригинальных проектов по добыче энергии из глубинных течений океана, по строительству гидроэлектростанций малых водотоков, использованию энергии биомасс, попутного тепла технологических процессов, по аккумулярованию распыленной энергии мегаполисов.

В России традиционно надеются, что последняя бочка нефти будет добыта в российских недрах и что это произойдет гораздо позже, чем через предсказанное анали-

тиками время. Но те же аналитики считают, что российский потенциал возобновляемых источников энергии составляет 4,6 миллиарда тонн условного топлива в год. А это в пять раз больше, чем все потребляемые огромной страной топливно-энергетические ресурсы. Но весь этот колоссальный поток каждодневно и ежегодно рассеивается и развеивается над Россией, потому что государственные чиновники совершенно справедливо полагают, что «на наш век нефти хватит», забывая при этом, что за «нашим веком» грядет век наших внуков и правнуков, а уж они эти эгоистические слова повторить никак не смогут, потому что нефть и газ – невозобновляемые дары природы. Смогут ли они с путинской гордостью заявить, что Россия видит себя в роли державы-лидера в области солнечной, геотермальной или ветровой энергетики?

Как бы там ни было, но весьма символично, что в нефтеносном Башкортостане не забыли про ветряки, ветроэлектрические установки.

ВМЕСТО СПРАВКИ:

Прирост резервов ЛУКОЙЛа в 2005 году по категории ЗР составил около 5 миллиардов баррелей нефтяного эквивалента. При этом первые результаты работы ЛУКОЙЛа в 2006 году уже превысили финансовые результаты 2005 года.

ЛУКОЙЛ ожидает в течение ближайших 10 лет рост добычи нефти компании на уровне 3–5% в год. Прирост добычи на данном уровне будет обеспечен за счет действующих и вновь приобретенных активов.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

СТАЛЬНЫЕ РУСЛА НЕФТИ

ФАКТОР ТРАНСПОРТА

Добыча – Переработка – Сбыт. Эти три звена любой нефтяной «вертикали» (вертикально интегрированных компаний) неразрывно связаны транспортными магистралями, будь это трубопровод, рельсовый путь, речной фарватер или океанский маршрут.

Мы говорим «экспорт», подразумевая прежде всего «транспорт», и без этого самого транспорта невозможен никакой экспорт, то есть вывоз нефтепродуктов.

Транспортировка нефти – это особая индустрия. Здесь как нигде перевиты политические и коммерческие страсти, стратегия и экономика, дух риска, романтики и авантюризма. Именно на этой стадии движения «черного золота» к рынкам переработки и сбыта возникают острейшие порой международные проблемы, чреватые военными конфликтами, а то и вовсе кровопролитными войнами.

Огибая кризисные зоны вроде национальных морских проливов или национализированных каналов, а то и вовсе районы систематического терроризма, трассы газо- и нефтепроводов ныряют на дно морей, уходят в безжизненные пески пустынь или трясины таежных болот.

На смену «дипломатии канонерок» пришла «дипломатия трубопроводов» и нефтяных терминалов. Отныне трассы будущих нефтяных потоков пристально изучаются не только в строительных компаниях, но и в МИДах как нефтедобывающих, так и нефтепотребляющих стран. Впрочем, так было едва ли не с самого начала нефтепромышленной эры, когда на смену «чайным клиперам» пришли танкеры и суда-газовозы.

В компании «ЛУКОЙЛ» создан мощный транспортный блок, охватывающий морские, железнодорожные, шоссейные и воздушные пути. Создан не от хорошей жизни – ведь прямое дело нефтяной компании разведывать и до-

бывать нефть, перерабатывать ее и сбывать сырье или нефтепродукты, а не строить железнодорожные пути, создавать свой танкерный флот или держать огромный подвижной парк цистерн. Однако всем этим ЛУКОЙЛу пришлось все-таки заниматься, поскольку в середине 90-х годов прошлого века, когда компания становилась на ноги, транспортная система России была изрядно дезорганизована. Поэтому аналитики сочли за благо иметь свой танкерный флот, свои вагоны-цистерны, свою деловую авиацию. Пусть затратно, зато надежно, зато Компания может выполнять свои обязательства с гарантированными сроками поставок, а это в бизнесе дорогого стоит.

Так в середине 90-х в ЛУКОЙЛе была создана своя транспортная служба, точнее, дочерняя компания ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс», которая ведала наземными перевозками нефти и сопутствующих грузов, компания «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер» и компания «ЛУКОЙЛ-Авиа».

Я веду подробный рассказ обо всем этом постольку, поскольку транспортная деятельность ЛУКОЙЛа входит в «зону ответственности» вице-президента Компании Анатолия Баркова. Именно ему пришлось и создавать транспортно-экспедиционные фирмы, и реформировать их, и развивать... ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс» была призвана к жизни для того, чтобы координировать деятельность своих дочерних структур в области управления перевозками. Компания была создана из некогда разрозненных транспортных предприятий ЛУКОЙЛа и ныне выросла в мощную транспортно-экспедиционную фирму.

Нефть любит путешествовать, предпочитая трубопроводы и танкеры. Но отдает должное и рельсам, и автомобильным колесам. Транспортировка нефти — дело не менее важное, чем добыча «черного золота».

В 1994 году, начиная работу, транспортная компания ЛУКОЙЛа имела в своем распоряжении всего 155 железнодорожных цистерн для перевозки нефтепродуктов. Сегодня собственный вагонный парк вырос почти в 30 раз! Более 4 500 специализированных вагонов перевозят грузы нефтяников. Даже собственным вагоноремонтным заводом обзавелась Компания под Волгоградом, открыв ОАО «Желдорсервис».

Резко вырос и автомобильный парк – с 96 до 2 800 разнообразных машин.

Что может предоставить ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс» своим клиентам? В двух словах на этот вопрос не ответишь. Вот только основные виды услуг. Это:

- организация транспортировки и транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок грузов в странах СНГ и Балтии железнодорожным, морским, речным, автомобильным и воздушным транспортом;
- организация интермодульных перевозок всех видов груза «от двери к двери»;
- разработка транспортных проектов;
- организация транспортировки и транспортно-экспедиционного обслуживания экспортно-импортных и транзитных грузов всеми видами транспорта.

Сегодня лукойловские транспортники освоили такие виды деятельности, как:

- железнодорожные и автомобильные перевозки нефтехимических грузов;
- строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог, железнодорожных подъездных путей;
- обеспечение работы технологического транспорта на нефтяных месторождениях;
- бункеровка морских и речных судов.

Особое внимание ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс» проявляет к перспективному, но пока бездорожному Печорскому региону. Обслуживать нефтепромыслы XXI века будет мощная транспортная система, которая уже сейчас создается на базе крупнейшего приполярного Усинского автохозяйства.

Транспортную компанию не зря называют генеральным экспедитором ЛУКОЙЛа. Она неуклонно наращивает и объем перевозок, и их скорость, совершая рейсы по просторам России, СНГ, в дальние страны.

Аналитики Компании разрабатывают транспортную стратегию, построенную на взаимодействии моряков, речников, железнодорожников, автомобилистов и, ко-

нечно же, работников трубопроводных систем. «Российская нефть должна уметь плавать», — утверждают они. Но почему так возросла роль морского транспорта?

Вспомним, что основные системы нефтепровода «Дружба» были построены 25-30 лет назад, к тому же значительная их часть находится за пределами российской территории. Более половины наших нефтяных магистралей находится в интенсивной эксплуатации свыше 20 лет. Их ремонт, поддержание в рабочем и безопасном состоянии требуют все возрастающих капиталовложений. Взвинчивает свои тарифы и железная дорога. Переправлять нефть водными путями экономичнее. В арктических же районах это вообще единственный способ доставлять жидкое топливо потребителям — в танках морских судов.

Долгосрочный бизнес-прогноз в этом направлении рекомендует делать ставку на суда класса «река-море». Благодаря им Россия сможет обходить «пробки» на путях отечественной нефти, которые возникают иногда по политическим причинам. Так, Турция препятствует порой проходу российских танкеров через черноморские проливы. Но для судов «река-море» есть обходной путь в Европу из Черного моря по Дунаю. Этот универсальный тип нефтевозов позволяет комбинировать самые разные варианты маршрутов. Тем более что наша страна располагает единой и разветвленной системой внутренних водных путей протяженностью свыше 145 тысяч километров. И такие суда построила Волгоградская судостроительная верфь. Надо сказать, что в самые трудные годы заказы ЛУКОЙЛа спасли это умирившее предприятие с одночасовым рабочим днем. Однако как только был брошен клич — строим танкеры для ЛУКОЙЛа, на верфь вернулись высококвалифицированные сварщики и металлисты, уже успевшие разбрестись по другим предприятиям. Стапели ожили, люди ожили, взявшись за привычное и почетное ремесло корабелов. Потом директор верфей вручит Баркову модель речно-морского танкера, к подставке которого будет прикреплена табличка со словами самой искренней благодарности. Подарок души волжских корабелов — один из самых волнующих экспонатов главного музея Компании.

Совсем недавно нефтеналивной флот ЛУКОЙЛа насчитывал около 70 судов.

Управляли всей этой нефтяной армадой судоходные компании ОАО «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер» и «ЛУКТранс-Шиппинг» (дочернее общество «ЛУКОЙЛ-Интернешнл ГбмХ»). Обе имели российские и международные сертификаты безопасного управления морским флотом. Сегодня, с честью выполнив возложенные на них задачи, эти судоходные компании ушли в историю нефтяного бизнеса, в историю ЛУКОЙЛа.

Именно нефть в ее первоначальном потребительском продукте – осветительном керосине – развели Россию и Америку по разные стороны геополитических баррикад. Пожалуй, все началось с того, что в 1863 году в уличных фонарях Санкт-Петербурга вспыхнул керосин, произведенный в далекой заокеанской Пенсильвании...

**КАК
ФОТОНАФТИЛЬ
АМЕРИКУ
С РОССИЕЙ
РАССОРИЛ**

При свете горящего в фитиле керосина прошла добрая часть XIX века. При свете таких ламп писались письма и романы, партитуры опер и стихи, делались хирургические операции, вычерчивались чертежи пароходов и паровозов, составлялись государственные отчеты и царские манифесты... При свете таких ламп люди ужинали и музицировали, объяснялись в любви, растили детей, наконец, ждали, когда темень ночи прогонит утренняя заря.

Горючим, которым заправлялись подобные лампы – а было их множество модификаций: уличные, кабинетные, министерские... – служила жидкость, названная в России «фотогеном» или «фотонафтилем», то есть «светородом». В Америке и Европе этот светлый продукт нефтепереработки называли «керосином».

Именно с керосина все и началось... Именно с керосина началось геополитическое противостояние Америки и России на международном нефтяном рынке, которое так или иначе продолжается и поныне...

Экономика России к концу XIX столетия набрала достаточно высокие обороты. Россия вошла в группу стран, экономика которых развивалась быстрыми темпами, таких, как США, Швеция, Япония... На Апшеронском полуострове был один из едва ли не самых могущественных плацдармов ее экономического могущества.

После отмены так называемой откупной системы, то есть после облегчения налогового бремени, в России возникла по сути дела и окрепла новая отрасль промышленности – нефтяная. Судите сами: если в 1872 году здесь было добыто 1,5 миллиона пудов нефти, то всего через 10 лет добыча возросла в ПЯТЬДЕСЯТ РАЗ! И добыча «черного золота» составила уже 51 миллион пудов.

Именно в том – 1882 году – русский керосин впервые появился на рынках Европы. И именно с этого года началась борьба двух компаний за рынки сбыта: «Стандарт ойл компани» Джона Рокфеллера и «Товарищества нефтяного производства братьев Нобель».

В Санкт-Петербурге еще и сегодня стоят на пешеходной Мало-Конюшенной улице, оформленной для туристов в стиле «ретро», те самые фонари, в которых впервые вспыхнул злополучный американский керосин. Его поставки в Россию начались с 1863 года, когда американец Ласло Шандор сумел получить подряд на освещение санкт-петербургских улиц. Но бакинский керосин ничуть не уступал по своему качеству американскому. И прежде чем бороться с Рокфеллером за европейские рынки, надо было вытеснить агрессивный импорт из России.

Тогда бакинские нефтепромышленники обратились с письмом к Главноначальствующему гражданской частью на Кавказе князю Дондукову-Корсакову:

«Бакинская нефтяная промышленность достигла такой степени развития, что без затруднения могла бы снабжать осветительными и смазочными материалами не только всю Россию, но и большую часть Европы в потребном для них количестве».

Однако в Европу российский фотоген не пускали маркетинговые барьеры рокфеллеровской компании. Основной поток русского керосина уходил в пограничную Персию и на Дальний Восток. Тем не менее к 1890 году российская нефтяная промышленность совершила прорыв на международном рынке, поставив в Европу 28,7 миллионов пудов российского керосина. Таким образом, российский экспорт составлял уже 41% от американского.

Шла торговая – пока торговая – война и за сбыт керосина на восточных рынках. Вот заголовки английских и американских газет за 1894 год:

«Вытеснение русским керосином американского на трапезандском рынке», «Усиление потребления русского керосина в Дамаске», «Вытеснение русским керосином американского в Бейруте», «Расширение потребления русского керосина в Китае»...

Послушаем мнение историков проблемы... Вот что пишет доктор политологических наук профессор А.Б. Василенко в книге «Предвестие зры нефти»:

«За весьма короткий срок российская нефтяная промышленность совершила стремительный прорыв и стала серьезным конкурентом США на рынках Европы и Дальнего Востока.

Естественно, что подобная активность российских нефтяных компаний по всему миру была весьма негативно воспринята американским правительством, не до считавшимся значительных валютных поступлений от продажи керосина. Поэтому «Стандарт ойл компани» получила правительственное благословение действовать предельно жестко по всем направлениям сбытовой деятельности, включая и методы недобросовестной конкуренции. Свои действия американская компания стала осуществлять через сеть дочерних фирм...»

Дочерние фирмы «Стандарт ойл компани» одна за другой возникали в Англии, Голландии, Бельгии, Люксембурге, Италии, Швейцарии... Неудивительно, что темпы роста российских экспортных поставок в Европу замедлились. Так, в 1892 году европейское приращение экспорта нефтепродуктов из России составило чуть более 10%.

Рокфеллер начал мощное наступление против российских конкурентов и на восточном направлении.

«Начиная с этого дня, – декларировал американский нефтяной магнат, – должна начаться борьба с русским соперничеством в восточном полушарии... Нужно вести с энергией и привлечением большого капитала, в противном случае наше иностранное дело с ежегодным оборотом в 50 миллионов будет весьма сильно затронуто.

Если бы это дело было предоставлено людям без ограничений власти или соединенным силам, то Россия ныне была бы хозяином всех восточных рынков. Без системы нефтепроводов, дешевых фрахтов и улучшения в производстве мы не могли бы удержать европейские и азиатские рынки против России даже в течение одного года!»

Четкая стратегия Рокфеллера вытеснения России с европейских рынков, поддержанная к тому же правительством США, привела в конечном счете к тому, что российским нефтепромышленникам не оставалось ничего, кроме резкого поворота экспортного вектора на восток. Восток Ближний, Средний, Дальний.

XI съезд нефтепромышленников в Баку напрямую обратился к министру финансов графу Витте:

«Положение нашего экспорта, критическое в настоящий момент, в ближайшем будущем угрожает сделаться еще худшим и даже прямо безвыходным, если для русского керосина, все более вытесняемого американцами с европейских рынков, не будет обеспечен сбыт на другие заграничные рынки, какими могут быть рынки Дальнего Востока».

В России первыми придумали транспортировать нефть водным путем, сначала по Волге, а затем морем – наливными судами. И первый в мире танкер был построен именно у нас – в Баку. Он назывался «Зороастр» и мог брать в свои танки-цистерны сотни тонн нефти.

Единственно возможный путь русских танкеров на Дальний Восток лежал через черноморские проливы. Наливные суда, шедшие из Батума и Новороссийска, подходили к Босфору и вот тут-то начинался первый сбой в системе восточного экспорта. Британия, считавшая себя не только «владычицей морей», но и «покровительницей» Дальнего, Ближнего и Среднего Востока, была категорически против проникновения русских нефтяных товаров в подконтрольные ей территории. Поэтому в августе 1906 года британская эскадра получила приказ следовать в Дарданеллы. Это означало, что в любой момент поток российского керосина в страны Дальнего Востока, в тот же Китай, мог быть перекрыт в любой мо-

мент. Тем более что на берегах дальневосточных морей воцарился еще один монополист: транспортная фирма подданных британской короны братьев Самуэль – «Самуэль, Самуэль энд компани».

Вся наливная перевозка керосина в Индию, Китай и Японию находилась в руках этих предприимчивых братьев. Резервуарные парки и наливные станции братьев Самуэль были разбросаны по всему тихоокеанскому региону – от берегов Индии до островов Малайского архипелага.

Более того, даже поставка керосина в города российского Приморья тоже находилась под диктатом вездесущей «Самуэль, Самуэль энд компани». Керосиновые резервуары во Владивостоке принадлежали фирме британских подданных. Вот почему в Дарданеллах в нарушение международной Конвенции о проливах задымили английские броненосцы. Однако и русское правительство известило Лондон, что оно направляет к Босфору свой черноморский флот.

«Вся торговля южной России, не имея другого выхода, кроме проливов, – восклицал министр иностранных дел князь Лобанов-Ростовский, – окажется отданной тогда на произвол Англии!»

Возникла взрывоопасная ситуация. Ни Британия, ни Россия не были готовы к еще одной Восточной войне. Трезво взвесив обстановку, Первый лорд адмиралтейства Гошен представил свои возражения британскому премьеру Солсбери, и опрометчивое решение Лондона было отменено.

Однако проблема бесперебойных поставок русского керосина в страны Востока по-прежнему оставалась такой же острой, как, увы, и столетие спустя.

Перед глазами так и стоят кадры видеохроники: российские танкеры неделями томятся у входа в Босфор, ожидая разрешения турецких властей на проход проливной зоны. Однако сегодня российскому правительству нечем ускорить эту убыточную и унижительную очередь. Разве что обойти узкое место по сухопутью, построив нефтепровод в обход Турции.

Столетие тому назад нефтепромышленники надеялись на мощь русского флота, государственную поддержку и Божью помощь.

В России всегда знали толк в нефти, с давних времен умели возделывать ее – выгонять из «горного масла», как называли нефть в старину, множество нужных в быту и хозяйстве продуктов: от колесной мази до лекарственных снадобий.

Среди тех, кто первым проявил промышленный интерес к «черному золоту», был ухтинский купец Прядунов. Менее чем через сто лет в России появились мощные крекинговые установки, на которых стали производить прежде всего осветительный керосин и смазочные масла. Масла промышленника Рагозина – вагонные, веретенные, машинные и прочие по праву считались лучшими в мире, о чем свидетельствуют призы, взятые на парижских промышленных выставках.

Но на пути рагозинским маслам, русскому керосину, нефтяному экспорту в целом стояли могущественные океанские конкуренты, которые сначала оттеснили русские нефтяные товары из Европы на Восток, а потом эмиссары Рокфеллера попытались прибрать к рукам керосиновые рынки Персии, Китая, Индии, Кореи и даже русского Приморского края. К 1887 году поставки американского экспортного керосина на Дальний Восток превосходили российские почти в десять раз!

Самая острая проблема русского экспорта была транспортная. И хотя первый в мире нефтеналивной танкер «Зороастр» был построен в России – для перевозки нефти с Каспия по Волге, морские пути российским судам были перекрыты британскими транспортными монополистами братьями Самуэлями. Именно в их руках находилась вся наливная перевозка в порты Индии, Китая, Японии. Огромные резервуары-керосинохранилища Самуэлей громоздились в портах Бомбея и Шанхая, в Гонконге и Амое, и даже во Владивостоке. Именно у тамошних причалов швартовались танкеры братьев Самуэлей. Морские ворота кратчайших путей к главным перевалочным пунктам – Босфор и Дарданеллы, Гибралтар и Суэцкий канал – находились под контролем британского флота. Быстро развивавшаяся российская экономика оказалась в тисках американо-британских компаний. Из двух ее мощных движителей – вывоз зерна и вывоз нефти – второй давал явные сбои.

Надо было искать новый путь для русской нефти – в обход турецких проливов и английского по сути дела Суэцкого канала. И такой путь был найден! Точнее, проложен ценой немислимых, не поддающихся инженерным подсчетам усилий. То был воистину Великий – великий не только в силу небывалой в мире протяженности – но прежде всего по своему геополитическому значению для Евразии: Великий Сибирский рельсовый путь. Заметим особо – инициировала эту великую магистраль нефть. Мощная нефтяная река России искала себе русло на Восток...

С державной руки предпоследнего российского императора Александра III и начался этот грандиозный даже по меркам XXI века проект. Еще в 1886 году на рапорте иркутского генерал-губернатора царь печально пометил: «Уж сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора!»

Через год три изыскательских экспедиции под руководством инженеров путей сообщения Н. Меженинова, О. Вяземского и А. Урсати отправились в горно-таежные дебри. Первая экспедиция вела топо съемку Средне-Сибирского участка, вторая – Забайкальского и третья Южно-Курильского. Эти три звена будущей магистрали должны были соединить Обь с Байкалом, Байкал с Амуром и наконец приток Амура Усури с Тихим океаном. На эти девственные земли не было даже точных карт. Три жестоких сибирских зимы пережили в полевых условиях русские топографы и геодезисты, но свое дело сделали. То был до сих пор неведомый миру изыскательский подвиг.

...Я стою у истока самой длинной на земном шаре железной дороги – Транссибирской магистрали. Отсюда до берегов Тихого океана, точнее, до перрона владивостокского вокзала ровно десять тысяч сто двадцать семь километров. Скорый поезд «Россия» покрывает их за семь суток и пять часов...

Летописцы сохранили для нашей общенародной памяти точнейшую дату начала Великого Сибирского рельсового пути: в 10 часов утра 19 (31) мая 1891 года в двух верстах от Владивостока в районе Куперовской Пади состоялась церемония торжественной закладки Сибирской железной дороги. Александр III передавал этот национальный проект в наследство сыну – цесаревичу Николаю. Именно по этому случаю будущий самодержец был направлен отцом на край российской империи: «Повелеваю ныне приступить к постройке сплошной через всю Россию железной дороги, имеющей целью соединить обычные дары сибирских областей с сетью внутренних рельсовых сообщений.

Я поручаю Вам объявить таковую волю мою, по вступлению вновь на русскую землю, после обозрения иноземных стран Востока. Вместе с тем возлагаю на Вас совершение во Владивостоке закладки разрешенного к сооружению за счет казны... Усурийского участка Великого Сибирского рельсового пути».

Весьма примечателен и вердикт, который был вынесен Комитетом по сооружению новой трассы: «Сибирская железная дорога... это великое дело, должна осуществляться русскими людьми и из русских материалов».

На этой главной стройке XIX века географические названия сопрягались с торгово-экономическими терминами, а все вместе образовывали новые приоритеты внешней политики России.

Премьер-министр Российской империи Сергей Юльевич Витте представил императору специальную докладную записку по Дальнему Востоку, которая по сути дела была обширной политической и экономической программой, устремленной в новый – XX век. Главный упор делался на Великий Сибирский рельсовый путь, который должен был изменить поток грузов и прежде всего нефти от Суэцкого канала, чьи акции на 45% принадлежали Англии, и стать проводником русских товаров на китайский и корейский рынки.

«Переворот в направлении сообщений между Европой и азиатским Востоком последует в пользу России не только как посредника в торговом обмене, но и как круп-

ного производителя и потребителя, ближе всего стоящего к народам азиатского Востока... По непосредственной своей близости Россия получит важные преимущества перед всеми другими государствами Европы... Дорога обеспечит русскому военному флоту все необходимое и даст твердую точку опоры в наших восточных портах... Флот получит в высокой степени важное значение, господствуя над всем международным коммерческим движением в тихоокеанских водах».

Яснее не скажешь! Однако «переворот в направлении сообщений» вызвал бешеное противодействие главы «Стандарт ойл» Джона Рокфеллера, братьев Самуэлей и стоявшими за их спинами государственными деятелями. Правда, поначалу Джон Рокфеллер попытался подключиться к строительству стратегической российской магистрали с тем, чтобы так или иначе проторить на ней путь для американского керосина. Эти происки были вовремя разгаданы и пресечены. Комитет по сооружению Сибирской железной дороги обошелся без рокфеллеровских долларов. Строили на золотые рубли... И как строили!

Темпы сооружения ВСРП – Великого Сибирского рельсового пути приводили мир в изумление: если в 1893 году было проложено 423 километра, то на следующий год – вдвое больше, а еще через год 1 340 километров! И это несмотря на сложнейшие природные условия, с переходами через десятки больших и сотни малых рек, пробивая километровые тоннели в горах и сопках – без бульдозеров и экскаваторов, карьерных самосвалов и тракторов...

Общая протяженность новой железной дороги превышала 8 тысяч километров. Всего на линии было построено 92 станции, пробито 9 тоннелей, один из них – Хинганский, сооруженный почти на километровой высоте, протянулся в горной толще на 3 077 метров. Это был шедевр русской инженерной мысли.

То была самая настоящая «дорога жизни» для российской экономики, потому и денег на нее казна не жалела: строительство обошлось в 375 миллионов золотых рублей и в 6 лет ударного труда.

Транссиб ковала вся Россия – и на металлургических заводах, и на сталепрокатных станах, и в кузнечных цехах. На паровозостроительных заводах Коломны, Брянска, Сормова, Луганска, а также на знаменитом Путиловском в Питере собирали локомотивы новой улучшенной конструкции, усиленной тяги – специально для суровых условий Сибири. Вагонники строили тысячи и тысячи нефтеналивных цистерн.

Новаторские решения российских инженеров воплощались в металле и бетоне впервые в мире. Особенно наглядно это было при возведении мостов и проходке тоннелей в вечной мерзлоте. Многопролетный мост через Енисей вошел в инженерную классику не только из-за своей длины, но прежде всего благодаря небывалому методу сборки – строители надвигали готовые стальные фермы от пролета к пролету. Кстати, первые российские железобетонные и металлические конструкции мостов появились именно там, на Транссибе.

И все эти гигантские усилия огромной страны попытался обесценить концерн Джона Рокфеллера, глава которого усмотрел явную угрозу своим прибылям. Именно он и его аналитики были авторами доктрины «открытых дверей», которую озвучил для правителей великих держав государственный секретарь США Джон Хейг. Суть ее состояла в том, что китайские власти должны были взимать одинаковую пошлину с иностранных судов, под каким бы флагом они не пришли, и чтобы она, эта пошлина, не превышала железнодорожные тарифы на линиях, действующих на китайской территории. Таким образом сводились на нет все выгоды строительства Транссибирской железной дороги, часть которой – КВЖД – проходила по китайской Маньчжурии. Разумеется, Россия отказалась признать навязываемые ей правила заведомо проигрышной партии, и США примкнули к антироссийскому блоку на Дальнем Востоке, который уже составили Великобритания и Япония. У Америки была еще одна причина объединиться с этими странами против России: в 1898 году Россия обогнала США по объему добычи нефти!

В начале XX века на европейском керосиновом рынке стали происходить ошеломительные события: россий-

ские нефтяные компании, не столь давно вытесненные из Европы, предложили покупателям нефтепродукты высокого качества, причем в таком количестве, в каком не смогла предложить американская «Стандарт ойл компани», та самая заокеанская компания, которая, казалось, навсегда утвердилась в Старом Свете. Произошло то, что рано или поздно должно было произойти, поскольку за четыре десятилетия интенсивнейшей добычи недр самого нефтеносного штата Америки – Пенсильвании – истощились. Россия стала восстанавливать свои некогда утраченные торговые позиции в Европе. Россия активно продвигала свой керосин на дальневосточные рынки.

Россию надо было срочно остановить.

Назревала война...

А пока суд да дело, Россия наращивала свой экономический успех, который катился по рельсам Великой магистрали; она уже всю развивала бытовую сеть на Дальнем Востоке для отечественного керосина. Так, в устьях рек Амура и Ляо-хе, во Владивостоке, Харбине, Чемульпо, Фузане, Чифу, на острове Сахалин, в порту Дальнем и других стратегически выгодных пунктах создавались, говоря современным языком, резервуарные парки, то есть вырастали огромные баки для хранения товарного керосина. Российские финансисты поощряли и создание частных керосиновых складов, которые возникали, как грибы после дождя, точнее, в ожидании благодатного дождя. Однако «золотой дождь» не пролился в сейфы российских предпринимателей.

«Битва за Азию» нефтяных монополий Рокфеллера и «Товарищества братьев Нобелей» началась на сопках Маньчжурии, прорезанных рельсами КВЖД, началась в виде острой конкурентной борьбы, а потом продолжилась там же, но уже боевыми действиями японской армии и японского флота, хорошо вооруженных Америкой и Англией. Именно японцам пришлось проливать свою кровь за черную кровь земных недр, которую струили в Азию рокфеллеро-самуэлевские нефтевозы. И русским солдатам, казакам, морякам тоже пришлось гибнуть за нефтяные интересы России на Дальнем Востоке. Ибо не

зря сказано: война – это продолжение экономической борьбы иными средствами.

1 июля 1903 года началось движение поездов по КВЖД, российские грузовые поезда пошли на Харбин, Порт-Артур, Дальний... До нападения японских крейсеров на Порт-Артур, до героической гибели крейсера «Варяг» и миноносца «Стерегущий» оставалось менее шести месяцев...

Но прежде чем грянули первые залпы в Манчжурии и в Желтом море, Джон Рокфеллер и его нефтяная команда попытались предстать перед Россией в тоге миротворцев, готовых предотвратить угрозу надвигающейся войны. Для этого надо было всего лишь, чтобы компания «Стандарт ойл» получила допуск к работам на промыслах Апшеронского полуострова. Тогда люди Рокфеллера в Белом доме добьются от правительства США решения о блокировании размещения японского займа в Америке. Россия не пошла на эту коварную сделку. Тучи на Дальнем Востоке сгустились еще больше.

Не лучше обстояли дела для России и на Ближнем Востоке. В Южной Персии, как у себя дома, хозяйничали британские бизнесмены, которые вели нефтяную разведку и бурение на площади более миллиона квадратных километров, а вездесущие братья Маркус и Самуэль Самуэли уже давно прибрали к рукам всю транспортную и складскую инфраструктуры от берегов Египта до берегов Китая. Нет ничего удивительного, что все попытки российского правительства разместить займы государственного банка в Англии были обречены на провал. Британская ветвь Ротшильдов мотивировала свой отказ «вынужденным подчинением общественному мнению». Общественное же мнение создавалось прикормленной Ротшильдами и другими магнатами прессой. К примеру, влиятельная лондонская газета «Таймс» объявила России беспощадную информационную войну – весьма искусную по своей коварности, состоявшую в том, как отмечали аналитики, чтобы «ежедневно печатать телеграммы со всей России с сообщениями о беспорядках, забастовках, мятежах, еврейских погромах, участии поли-

ции и администрации во всяких злоупотреблениях и т.п.» Как это похоже на сегодняшнюю информационную политику – с той лишь разницей, что подобная пропаганда ведется не только зарубежными медиа, но и в самих российских СМИ!

Несмотря на то, что пограничный России Китай отстоял от британских островов на добрых полсвета, Англия объявила эту страну «зоной британских интересов» и всячески укреплялась прежде всего в транспортной сфере. Так, почти все судоходство на китайских реках и прежде всего на такой важнейшей экономической трассе, как Янцзы находилось в руках британских капитанов. Дело дошло до того, что китайское правительство обязалось перед британской короной назначать на должность главного инспектора таможен в Китае только британского гражданина. Вот почему, когда в марте 1898 года Россия подписала с Китаем договор об аренде Порт-Артура, английские промышленники послали паническую петицию своему правительству: «Сегодня Порт-Артур, завтра Пекин...» Под эти стенания на британских верфях один за другим закладывались новейшие миноносцы для японского флота... Именно они нанесли свой внезапный удар по русским кораблям, стоявшим на порт-артурском рейде в январе 1904 года.

Не довольствуясь военным разгромом России на Дальнем Востоке, «коварный Альбион» готовил удар и по бакинскому промыслу. Еще не было бомбардировочной авиации, которая могла бы совершать сокрушительные рейды на нефтяные поля, но существовала старая, как мир, тактика плаща и кинжала, подкупа и провокации, шантажа и диверсии... И вот в августе 1905 года в «черном городе» бакинских нефтяников запылали одна за другой деревянные вышки, в глубь скважин полетели кувалды, куски рельсов, камни... Черные дымы застилали небо над Баку и на город опустился мрак, подобный солнечному затмению. Это было затмение нефтяного могущества России; с первых мест в мире по ряду важнейших показателей страна была отброшена – на десятиле-

тия! – в разряд третьестепенных нефтедобывающих государств.

Этому чудовищному экономическому разгрому предшествовало весьма необычное для Баку явление: в городе, и прежде всего в его нефтяных окрестностях, появилось множество дервишей-проповедников. Отнюдь не седобородые старцы, а довольно молодые люди – муллы-софты (сегодня таких недоучившихся студентов исламских школ называют талибами) с жаром и страстью говорили своим единоверцам-персам, которые составляли большую часть всех рабочих бакинских промыслов, о том, что аллах не хочет, чтобы они работали на «неверных», то есть на армян и русских, на христиан, более того – «неверных надо истреблять...»

Тем временем в многочисленных на промысле торговых будках под видом мелочной торговли раздавались рабочим-шиитам револьверы. Так формировалась «третья сила», которая от тактики «психологического давления» очень скоро перешла к демонстрационным поджогам, а затем и к самым настоящим боевым действиям.

Газета «Нефтяное дело»:

«... Дерзость злоумышленников дошла до того, что в то время, когда пожарная команда и масса публики работала на пожаре, тут же под другую буровую №30 была подложена куча пакли и тряпок, пропитанных керосином, и зажжена...»

Советские историки никогда не акцентировали внимание на этой «третьей силе», объясняя трагические события на Апшероне исключительно с классовых позиций: катастрофа нефтяной промышленности России была-де результатом поджогов и погромов, предпринятых самими царскими властями для борьбы с назревающей революцией.

«Однако официальная версия советской историографии событий августа 1905 года не выдерживает элементарной критики, – справедливо считает профессор Александр Василенко. – Современный исследователь не может допустить в своих предположениях даже в качестве «смелой» гипотезы, что в разгар военных дей-

ствий, при наличии огромного дефицита бюджета, российское правительство в союзе с нефтепромышленниками осознанно пошло на фактическое уничтожение источника значительной части валютных поступлений в страну. Кстати, каких-либо архивных документов о причастности «царских властей, буржуазных националистов и наемных полицейских агентов», несмотря на тщательные поиски, советским историкам обнаружить так и не удалось.

Если же оценивать трагические события 1905 года, используя формулу древнеримских юристов «*cui prodest?*» (кому выгодно?), то многое становится понятным...»

Понятно прежде всего то, что ни к какому социализму, «пролетарской солидарности» неграмотные черно-рабочие-персы и их вдохновители-талибы не имели ни малейшего отношения. Что хаос, погубивший главные «прииски черного золота» России, был умело «посеян» спецслужбами той страны, которая ревностно отстаивала свои нефтяные интересы на Ближнем Востоке, относя пограничный с Россией Иран, как и Китай, как и Индию к первоочередным приоритетам своей внешней политики.

Репортеры газеты «Нефтяное дело» свидетельствовали, что когда начались погромы, «рабочих-персов буквально гнали на грабежи. Их же гнали на поджоги. Они плакали, но шли и жгли».

Если учесть, что тактика разжигания мусульманского фанатизма к тому времени уже была успешно опробована спецслужбами Великобритании, и муллы-софты появились с территории Южной Персии, находившейся под сильным британским влиянием, становится понятным, кто же был истинным дирижером августовских событий 1905 года.

Так что «черные августы» для России вовсе не нове. Главным итогом разгула темных сил на Апшероне стало то, что «к унижительному военному поражению в русско-японской войне добавился разгром России на мировом нефтяном рынке».

Джон Рокфеллер довольно потирал руки: «Стандарт ойл компани» завоевала для своего керосина огромный

китайский рынок, а также вернула себе господствующее положение в Европе и на Ближнем Востоке. Знал бы он, что пройдет чуть менее ста лет и российские нефтепродукты (уже не керосин, а бензин) начнут завоевывать американский рынок! И совершит этот воистину исторический прорыв нефтяная компания «ЛУКОЙЛ». Но об этом несколько позже...

Потрясение 1905 года было столь велико, что России понадобилось три десятилетия, чтобы вернуть добычу нефти к уровню 1904 года! Разумеется, этому никак не способствовали ни Первая мировая война, ни братоубийственная гражданская бойня, ни послереволюционная разруха...

И все-таки российская «нефтянка» воспрянула, как легендарный Феникс из огня, и вышла на передовые рубежи в мире. Историки и беллетристы еще расскажут, какой ценой и каким трудом далось это свершение.

Судьба же героя сей книги оказалась причастной к этим великим историческим движениям – как капля воды к речному потоку. Наверное, совсем не случайно и то, что Барков-старший служил на том самом Тихоокеанском флоте, который сумел отбить Порт-Артур и взять реванш у японцев за войну сорокалетней давности, ту самую войну, которую спровоцировала битва керосиновых магнатов. И то, что семья Барковых возникла и поселилась близ того самого Великого Сибирского рельсового пути, который в советское время хоть и стал называться куда как скромно – транссибирская магистраль, но отнюдь не утратил своего национально-стратегического значения для России. И то, что все члены барковской семьи – от матери до ее младшего сына Юрия – оказались причастны к нефтяному делу, ставшему для нашей страны стержневым. И то, что старший ее сын – как венец их общего семейного служения – стал вице-президентом главной в стране нефтяной компании и активно участвовал в прорыве «российского фотогена», российского бензина на европейский и американский рынки, в движении отечественной нефти на Запад и Восток, на Юг и на Север, несмотря на глобальное противодействие наследников Рокфеллера и его «Стандрат ойл компани». И, конечно же, то, что «дуга Баркова» замкнула собой берега Тихого океана и берега Атлантики – от Японского моря через Финский залив.

Жизнью своей и своим служением Анатолий Барков весьма поспособствовал реализации завета великого Менделеева:

«Разделенные историей и расстоянием, Северо-Американские Штаты и Россия сошлись во многом – отсюда и взаимная симпатия. Странам этим следует разделить в будущем между собой выгоды нефтяного промысла, право осветить потемки всего мира».

Похоже, что наши страны и в самом деле сделали первые шаги для раздела между собой «выгод нефтяного промысла». А как оно будет дальше – покажет время.

Сегодня же ЛУКОЙЛ подводит итоги очередного рабочего года – 2005-го. Объемы экспорта нефти – это мерило труда и транспортников Компании, ее моряков и железнодорожников, авиаторов и трубопроводчиков...

ИЗ ОТЧЕТА РУКОВОДСТВА КОМПАНИИ СОВЕТУ ДИРЕКТОРОВ ОАО «ЛУКОЙЛ»:

«... Экспорт нефти из ресурсов ЛУКОЙЛа вырос по сравнению с 2004 годом на 2,3% и составил 46,6 миллиона тонн, в том числе в дальнее зарубежье – 40,7 миллионов тонн, в страны СНГ – 5,9 миллионов тонн.

Экспорт нефти альтернативными (смешанными) видами транспорта, по предварительным данным, увеличился до 8,1 миллионов тонн, что на 11% выше уровня, достигнутого в предыдущем году.

Объем реализации природного, попутного нефтяного и отбензиненного газа российскими предприятиями ЛУКОЙЛа составил 4,1 миллиарда кубометров, что на 17% превышает показатель 2004 года».

13 февраля 2006 года Президент России Владимир Путин принял президента ОАО «ЛУКОЙЛ» Вагита Алекперова. Они не раз встречались и раньше. Но мне кажется, что эта встреча имела особое значение. После нее Владимир Путин сделал программное заявление о том, что развитие топливно-энергетического комплекса должно стать еще одним нашим национальным проектом. Более того, он заявил, что Россия должна стать лидером в сфере мировой энергетики, стать энергетической сверхдержавой.

Январские морозы 2006 года заставили Европу взглянуть на проблемы топливно-энергетического комплекса с еще большим вниманием, чем раньше.

Некоторые зарубежные политики услышали в декларации Путина угрозу энергетической безопасности своих стран. Быть сырьевым придатком Запада – куда ни шло, но лидировать в сфере мировой экономики, на их взгляд, России не позволительно, поскольку после поражения в холодной войне России вообще не пристало даже мечтать о каком-либо лидерстве. И потом, полагают они, от энергетического лидерства до «нефтегазового шантажа» один шаг. При этом защитники европейского «энергетического суверенитета» не хотят брать в расчет, что у Запада по отношению к нынешней России множество других видов шантажа – от военного до продовольственного, от финансового до технологического...

Немало и наших доморощенных критиков нового российского статуса, долбящих про «сырьевое проклятие» России и не желающих видеть реалии времени – что главное и практически единственное пока конкурентное преимущество России по сравнению с другими странами это разумное распоряжение своей сырьевой базой, дарованной нам матушкой Землей и Господом Богом в ком-

**ТАМ, ЗА
КОГАЛЫМОМ,
ИЛИ ВЗГЛЯД
НА ВОСТОК**

пенсацию, быть может, за суровый климат и трагическую историческую судьбину.

Не забудем при этом и то, что для многих государств, совершивших свое «экономическое чудо», основой наращивания темпов экономического подъема послужило прежде всего развитие экспорта. И тут неважно даже, что именно они вывозили – дешевую одежду или электронные системы, нефть или сложную технику, главное было – стабильно поддерживать в течение десятка-другого лет среднегодовой прирост доходов от экспорта. Так, Японии на совершение своего экономического чуда понадобилось 27 лет ежегодного приращивания экспорта на 14%, Корею – 35 лет с темпом увеличения экспорта в 21%, Китаю – 24 года и соответственно почти 12% экспортно «допинга». Почему же для России путь к удвоению своего ВВП должен быть иным? Или же как всегда – «мы пойдем другим путем»?

Но оставим ненужные споры. Главное, что страна, иступленно строившая коммунизм как светлое будущее всего человечества, а потом внезапно развалившаяся на части, нашла во мгле перестройки свой новый и вполне реалистический магистральный путь.

Как и на заре прошлого века, так и в начале нынешнего Россия снова начинает свое стремление на восток, прокладывая к берегам Тихого океана и к границам Поднебесной уже не рельсы, но трубопроводы.

Воистину, спираль истории повторяет свои витки в одном и том же направлении – был ВСРП (Великий Сибирский рельсовый путь), стала ВСТО.

Сегодня все чаще и чаще говорят о проекте «Половина России», имея в виду мощное экономическое развитие сибирско-дальневосточной половины России благодаря строительству трубопроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО). Решение об этом грандиозном проекте было принято в 2005 году, спустя ровно сто лет после окончания русско-японской войны, вызванной в первую очередь продвижением русских нефтепродуктов на дальневосточные рынки. Сегодня ситуация не-

сколько иная. Традиционные месторождения, географически близкие к США и развитым странам Европы, вошли в стадию истощения своих запасов, а Китай, Индия, Япония и другие государства азиатско-тихоокеанского региона испытывают острую «нефтяную жажду», утолить которую и призвано строительство российских восточных трубопроводов.

На проектную мощность глобальная система ВСТО должна выйти к 2020 году. Именно тогда ее смогут занести в книгу рекордов Гиннеса как самый протяженный в мире трубопровод – 4 130 километров при диаметре труб 1 220 миллиметров! (Для сравнения: длина трассы Баку – Джейхан равна 1 762 километрам, а магистраль Каспийского трубопроводного консорциума тянется на 1 580 километров).

Разумеется, «труба» – это не самоцель, а средство, с помощью которого в ареале нового экспортного пути начнется самое широкое развитие восточносибирских и дальневосточных областей России, наращивание их экономического потенциала, социального обустройства.

В Восточной Сибири и на Дальнем Востоке открыты три крупнейших нефтегазоносных провинции: Ленотунгусская, Хатанга-Виллюйская и Охотоморская. Именно там выявлены самые древние месторождения нефти и газа.

Нефть этих регионов – в основном легкие и малосернистые сорта, то есть высокого качества. Она лучше, чем та, которая составляет главную массу российского экспорта...

По предварительным оценкам ученых начальные извлекаемые ресурсы на территориях и акваториях Восточной Сибири и Дальнего Востока равны 85-90 миллиардам тонн условных углеводородов. Велики и разведанные запасы свободного газа, включая и «газовые шапки». И это при всем при том, что геологи и геофизики провели относительно небольшие объемы разведочных работ. Как говорится, то ли еще будет.

В 2004 году из России в Китай, Японию, Южную Корею, Филиппины, Таиланд, Тайвань, а также на тихоокеан-

ское побережье США было отправлено около 10 миллионов тонн западносибирской и сахалинской нефти и 7 миллионов тонн нефтепродуктов (дизельного топлива и мазута). Но если к этому экспортному конвейеру подключатся в полной мере нефтеперерабатывающие заводы восточносибирского и дальневосточного регионов, то объемы поставок в страны Азиатско-Тихоокеанского региона вырастут более, чем в четыре раза. А это уже другая геополитика!



Командир подводной лодки капитан 2 ранга Александр Суворов. Баренцево море. 80-е годы.



Начальник управления развития транспортной инфраструктуры Владимир Лившиц.



Александр Суворов – один из ведущих специалистов ЛУКОЙЛа по морским перевозкам нефти.



С генеральным директором ЗАО «ЛУКОЙЛ-Информ» Александром Кислицыным.



Командир подводной лодки капитан 3 ранга
Георгий Касаткин. Северный флот.



Вице-президент Компании Анатолий Барков и генеральный директор ОАО «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер»
Георгий Касаткин после награждения медалями «Триста лет ВМФ России».



От стен древнего
Выборга начинается путь
в нефтяной порт Высоцк.



Так начиналось строительство Высоцка.



Терминал «ЛУКОЙЛ-II» – один из самых
современных нефтяных портов мира.



На эстакаде слива нефти из цистерн. Подогрев паром.



Так начинался нефтяной терминал «ЛУКОЙЛ-П» в Высоцке. У закладного камня...



Последний разбег нефти перед прыжком через океан. Высоцкий терминал.



Валентина Матвиенко вручает вице-президенту компании «ЛУКОЙЛ» Анатолию Баркову свидетельство о победе во Всероссийском конкурсе «Российская организация высокой социальной эффективности». Санкт-Петербург. 2005 г.



Часть «дуги Баркова» – железнодорожной ветки, связавшей нефтяной терминал РПК «ЛУКОЙЛ-П» с магистралью Санкт-Петербург – Выборг.



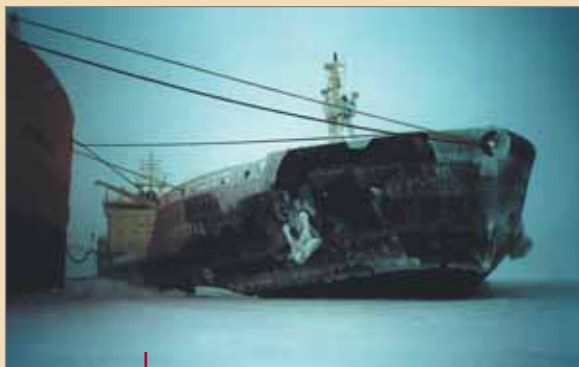
Нефтедобывающая платформа Д-6 – главный форпост ЛУКОЙЛа в Балтийском море.



Еще один нефтяной порт ЛУКОЙЛа – терминал в Ижевском (Калининградская область).



«Астра» – плавучий стальной остров нефтяников ЛУКОЙЛа на Северном Каспии.



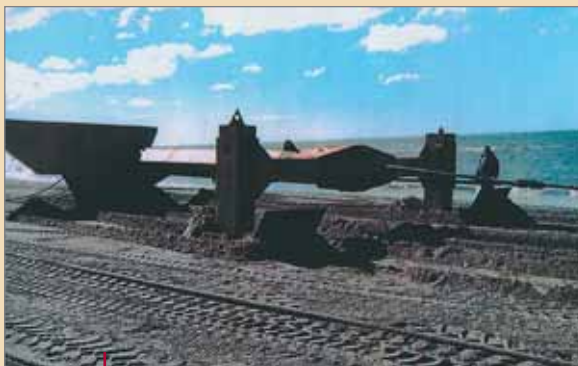
Такими приходят после зимней непогоды танкеры в Варандей.



Президент нефтяной компании Вагит Алекперов решал возникавшие проблемы напрямую с губернатором Мурманской области Юрием Евдокимовым.



Когда человек крепче льда и металла...
Арктика. Ледовитый океан.



Строительство подводного и подледного трубопровода, связавшего рейдовый пункт с береговым резервуарным парком в Варандее.



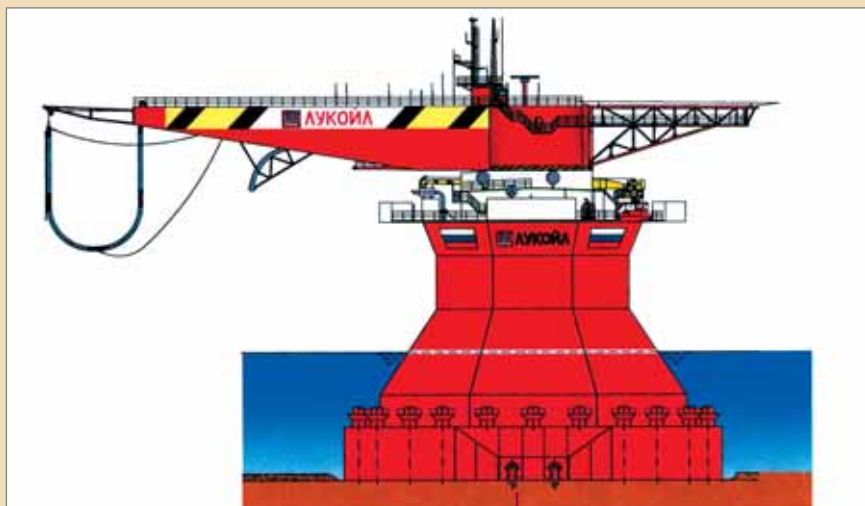
Мощный стальной плуг пропахал подводное «ложе» для трубопровода.



Вице-президент ОАО «ЛУКОЙЛ» Анатолий Барков и губернатор Мурманской области Юрий Евдокимов: «Мы делаем общее дело».



Генеральный директор «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер» Георгий Касаткин (слева) был правой рукой Анатолия Баркова в Варандее.



Таким будет стационарный морской ледостойкий отгрузочный терминал в Варандее.



Спуск на воду танкера «Санкт-Петербург».



Анатолий Барков с крестной матерью танкера «Пермь».



Красавец «Лангелас» спущен на воду под флагом ЛУКОЙЛа.



Древняя традиция корабелов – разбить бутылку шампанского о борт нового корабля. На этот раз морской ритуал совершает Елена Маганова.



А чтобы бутылка гарантированно разбилась о борт судна, немцы придумали специальное устройство.



Крестная мать танкера «Лангелас» Елена Маганова с капитаном своего «крестника».



На причале Адмиралтейской верфи. Анатолий Барков (справа) стал настоящим корабелем.



Анатолий Барков в окружении репортеров: «Расскажите, как создавался танкерный флот ЛУКОЙЛа!»



Анатолий Барков: «Семь футов вам под килем, капитан!»



На спуске танкера «Магас». Справа налево: президент ОАО «ЛУКОЙЛ» Вагит Алекперов, вице-президент Анатолий Барков, президент республики Ингушетия Руслан Аушев, губернатор Санкт-Петербурга Владимир Яковлев.



Анатолий Барков в дальней африканской командировке – в нефтедобывающей республике Нигерия.



Генеральный директор ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс» Михаил Смоляев.



Спецмашины «ЛУКОЙЛ-Транс» работают там, где добывают нефть.



Железнодорожный подвижной состав «ЛУКОЙЛ-Транс» всегда в исправном состоянии.

«Транспортник» в ЛУКОЙЛе есть имя общее и знаменитое, которое объединяет и моряков, и речников, и железнодорожников, и автомобилистов, и летчиков, и трубопроводчиков. Транспортник стоит в одном технологическом ряду с разведчиком, буровым, эксплуатационником скважин.

Нефтяники – люди практичные и смотрят в будущее, которое для них отнюдь не затянато элегическим флером и не расцвечено лучезарными химерами, а прописано в долгосрочных сценариях.

Уже намечены приоритетные нефтегазовые проекты в различных регионах России на первую четверть XXI века. В первую очередь на Крайнем Севере, в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке.

Если говорить о севере Западной Сибири, то это – разработка уникальных газовых месторождений полуострова Ямал, строительство системы газопроводов Ямал-Центр.

На европейском севере России дела на грядущую четверть века тоже выстроены: вдоль «Вала Гамбурцева» и вокруг месторождений на континентальном шельфе – Штокмановском и Приразломном.

На двадцатилетнюю перспективу просчитаны работы по созданию крупного нефтегазового комплекса в Восточной Сибири и республике Саха (Якутии), намечены трассы сверхдальнего трубопроводного транспорта Восточная Сибирь – Дальний Восток, которые выйдут к Тихому океану в районе портов Находка, Ванино, бухты Перевозная. А дальше их продолжат океанские маршруты танкеров в страны Азиатско-Тихоокеанского бассейна.

Журнал «Нефть России» тоже смотрит в будущее уверенно и прагматично:

«При формировании инфраструктуры транспортировки энергоносителей, – предупреждает главный печатный

**ВПЕРЕД
В БУДУЩЕЕ –
ПО ЭНЕРГО-
МОСТАМ!**

орган ЛУКОЙЛа, – важно учитывать современную и перспективную технологическую и экономическую эффективность проектов. Необходимо предусмотреть возможность альтернативного или комбинированного использования маршрутов автомобильных и железнодорожных грузоперевозок, нефте- и газопроводов, речных и морских перевозок, линий электропередачи.

При всех вариантах необходимо предусмотреть рациональное размещение заводов по нефтегазопереработке, сжижению природного газа и гелия, подземных газовых хранилищ, нефтеналивных терминалов и терминалов СПГ, нефтебаз, электростанций и т.п.»

Подобную уверенность подпитывает то, что российская сырьевая промышленность обеспечена запасами как раз на двадцатилетний период, тогда как для некоторых мировых нефтяных гигантов гарантированная добыча нефти не превышает и десяти лет. Отсюда и разница в «громадье планов».

Сценарными прогнозами, разумеется, занимаются все крупнейшие нефтегазовые холдинги мира. Вот и такой монстр как «Шелл» тоже связывает свое будущее на ближайшие двадцать пять лет с усилением своих позиций на дальневосточных, в частности, китайском рынке, где сложилось идеальное для любого инвестора сочетание низкой стоимости труда, огромной потребительской емкости рынка и быстрой технологической модернизации производства. Ситуация несколько напоминает ту, которая сложилась в этом регионе на заре XX века. Но история не повторяется в масштабе 1:1. И Порт-Артур с Цусимой на дальневосточных горизонтах сегодня пока не мажчат. Есть надежда, что мировые компании разберутся с перспективным рынком без «дипломатии авианосцев», чего не скажешь ныне о ближневосточной нефти.

Энергетические потоки становятся сегодня главными векторами развития мировой экономики. Поэтому в будущее мы собираемся идти по энергетическим мостам, проложенным из Сибири в страны Юго-Восточной Азии и Тихоокеанского бассейна. А это – реальное дело российских транспортников. В том числе – и, может быть, в первую очередь – транспортников ЛУКОЙЛа.

– ЛУКОЙЛ заинтересован поставлять нефть в Китай, – заявил в Лондоне на очередной презентации Компании ее вице-президент Леонид Федун. – Мы начнем свои поставки, как только туда будет проложен нефтепровод из Сковородино. ЛУКОЙЛ также заинтересован в покупке активов в Китае. Весной нынешнего года президент ЛУКОЙЛа Вагит Алекперов побывал в Китае, где вел переговоры о перспективах сотрудничества.

В настоящее время ЛУКОЙЛ, в зависимости от экономической целесообразности, осуществляет арбитражные поставки нефти в Китай.

В будущем ЛУКОЙЛ намерен поставлять в Китай ежегодно по 1,5 миллиона тонн нефти, добываемой ЗАО «Тургай Петролеум» в Казахстане.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

ЗОНА ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Я даже не предполагал, что такая прозаическая вещь, как перевозка «жидких и газообразных углеводородов», может быть увлекательным и даже творческим делом. Понял это после многих бесед с ветераном транспортной службы ЛУКОЙЛа Георгием Ивановичем Касаткиным.

– Осенью 1995 года я еще служил на ЦКП ВМФ (Центральном командном посту Военно-морского флота России) и одновременно работал по договору с Агентством «ЛУКОМ-А». Именно эта организация занималась разработкой морских маршрутов перевозки нефти, изучала грузовые возможности различных портов, подходы к ним, глубины, возможности береговых терминалов и нефтебаз и другие подобные вопросы. Именно ЛУКОМ-А обеспечивал информационную поддержку сбытовых структур ЛУКОЙЛа, экспортной деятельности компании. Аналитики ЛУКОМ-А изучали международную статистику и опыт крупнейших зарубежных нефтяных компаний в перевозке углеводородов морем.

Проработав в этой тематике около года, я подготовил свои предложения по созданию в ЛУКОЙЛе собственной судоходной компании. Они были переданы вице-президенту Анатолию Александровичу Баркову. Так получилось, что и сама Компания осознала к тому времени насущную необходимость иметь свою судоходную систему. Почему? Да потому что в середине 90-х годов транспортную систему страны лихорадило: создавались акционерные общества, шел дележ государственной собственности, срывались сроки поставок. Вот тогда и было принято решение о создании своей корпоративной транспортной компании – сначала железнодорожной – «ЛУКОЙЛ-Транс», а затем и судоходной.

В те времена наливной флот никто не строил. Руководство ЛУКОЙЛа видело, что пройдет год-другой, и возить нефть будет просто не на чем: железнодорожных цистерн остро не хватало, а самое главное – флота не было. А нам надо было вывозить нефтепродукты с перерабатывающих заводов, которые были расположены на берегах крупнейших водных путей. Это прежде всего Волгоград и Пермь...

Создание судоходной компании ЛУКОЙЛа было поручено вице-президенту Анатолию Баркову.

Было принято решение сформировать Управление речного и морского транспорта, а к нему впридачу офшорную судоходную компанию «ЛУКТранс-Шиппинг». Тогда все уходило в офшор, поскольку налоговое бремя было непомерным. Вот и мы зарегистрировали свое «пароходство» на Кипре.

Однако нужна была и еще одна судоходная компания – для обеспечения регионов Крайнего Севера, где ЛУКОЙЛ год от года расширял свою деятельность. Там тоже было немало транспортных проблем, поэтому решено было иметь отдельную компанию – «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер».

Вспомним, ведь все советские танкера, работавшие в арктических морях, были приписаны к латвийским портам, и с образованием самостоятельной Латвии на них были подняты иностранные флаги. А соответственно подскочили и тарифы на перевозку нефти. Узловая проблема. Но ее надо было не рубить, как гордиев узел, а решать цивилизно и причем в кратчайшие сроки. Подгоняло и еще одно обстоятельство – ведь ЛУКОЙЛ тогда осуществлял наибольшую часть «северного завоза» – доставлял на острова Арктики и в поселки Крайнего Севера всевозможные виды топлива, горючего, смазочных масел.

Управление морского транспортного комплекса в центральном аппарате возглавил бывший первый заместитель генерального директора Новороссийского морского порта Юрий Гасанович Герман-Шахлы. В 1995 году он тоже подготовил свой проект создания судоходной компании. И в один прекрасный день наши предложения, то есть мои и Германа-Шахлы, оказались на столе у вице-президента Баркова.

Интересна история нашего знакомства с Анатолием Александровичем. Я написал довольно много статей на тему охраны морских нефтяных промыслов, о проблемах морских перевозок жидких углеводородов и все такое прочее. И вот когда Анатолий Александрович пригласил меня на собеседование – речь шла о работе в его системе (а я об этом просто мечтал), я захватил свои статьи, опубликованные в различных специальных журналах. Я очень волновался, все-таки я не гражданский специалист, военный моряк. Барков внимательно просмотрел мои работы, а потом и говорит:

– Вы, конечно, хороший теоретик, и это замечательно, но нам сейчас нужны практики, толковые организаторы...

Тут я взмолился:

– Да, какой же я теоретик?! Я бывший командир подводной лодки! Вся жизнь сплошная практика и организация! Доставал, пробивал...

– Да?!

– Так точно!

– Раз так, – сказал Барков, – берем вас к себе без разговоров!

Так я оказался в ЛУКОЙЛе. Сначала работал заместителем начальника отдела, потом начальником отдела, потом возглавил Управление развития транспортной инфраструктуры...

Однако к 2000-му году транспортный рынок России стабилизировался, появилось множество независимых железнодорожных и судоходных компаний, не стало монополии государственных предприятий, например, того же «Волготанкера». В 1995 году ни у кого кроме «Волготанкера» речных танкеров не было, эти ребята что хотели, то и творили: цены, тарифы, условия перевозки – все они диктовали.

Поэтому руководство Компании решило строить свой флот. В том же году, когда российскому флоту исполнилось 300 лет, с тех пор, как боярская дума с подачи Петра I приговорила – «морским судам быть», история повторилась в несколько ином аспекте – через три века

Совет директоров Компании «приговорил» – нефтеналивным судам быть.

Итак, Управление морского и речного транспорта курировало строительство десяти арктических нефтеналивных судов, которые строила по заданию ЛУКОЙЛа компания «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер». То есть мы закрывали ту брешь в российском морском транспорте, которая возникла после того, как советские танкеры навсегда остались в Латвии. Эти новые суда строились в интересах не только ЛУКОЙЛа, но и всей России, поскольку именно на них осуществлялась львиная доля «северного завоза» – в тот же Норильский промышленный район, на Таймыр, в Якутию, ну а кроме того пограничным войскам Арктического отряда, частям министерства обороны на отдаленные острова... Эта государственная забота ложилось на плечи ЛУКОЙЛа, а перевозки осуществляла компания «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер».

А кроме того, наши танкера занимались еще и вывозом нефти с месторождений, примыкающих к трассе Северного морского пути, как это когда-то предрекал великий Менделеев. Даже с тех, которые вообще находились в глубине Западной Сибири. Но об этом чуть позже...

Первые пять танкеров были построены в Германии – на верфях города Висмара. Головным сошел со стапелей танкер «Пермь». «Крестной матерью» этого судна стала жена тогдашнего мэра Перми, а ныне министра природных ресурсов Трутнева. Вообще-то на спуск наших танкеров всегда приезжали губернаторы тех регионов, имена которых красовались на бортах лукойловских танкеров. Но тогда губернатор по болезни приехать не смог и его заменил мэр Перми. Короче, все прошло к всеобщему удовольствию как нельзя лучше. И бутылка шампанского разбилась о борт с первого раза.

Кстати, в подборе названий танкеров обязательно участвовал не только наш куратор Анатолий Барков, но и президент Компании Вагит Алекперов, который всегда стремился к тому, чтобы в судовом имяречении были отражены главные регионы, где разворачивалась деятельность ЛУКОЙЛа. Так один за другим на воду были спу-

щены и «Волгоград», и «Майкоп», и «Санкт-Петербург», ну и, конечно же, «Когалым», «Урай» и «Лангепас»...

Дать правильное имя кораблю очень важно. «Как вы яхту назовете, так она и поплывет». Видимо, имена для наших танкеров были и в самом деле правильными, точнее, счастливыми. Ни с одним из них не приключилось ничего худого на морях. А может быть, это у Баркова была легкая рука, ведь он, представляя Компанию, присутствовал на всех спусках.

Потом было принято решение о строительстве еще десяти танкеров класса «река-море» на Волгоградском судостроительном заводе. Закладкой первого такого танкера тоже руководил Анатолий Александрович. Размещение столь крупного заказа на умирающем по сути дела предприятии дало ему мощнейший импульс развития. Тут же вернулись на свои места сотни высококвалифицированных рабочих, наладили производственное обучение. Губернатор Волгоградской области Максютя потом так и сказал Баркову: «Вы спасли наш завод!»

Надо заметить, что Анатолий Александрович так врос в малознакомое ему поначалу судостроительное дело, что сегодня может считаться настоящим корабелом. Разбирается не просто в общих вопросах, но и в чисто профессиональных тонкостях.

И все-таки от собственного флота пришлось сегодня отказаться. Почему? Да потому, что сегодня в России возник довольно обширный рынок транспортных услуг. Былая неразбериха и диктат монополистов остались в прошлом, пусть и не очень далеко. Теперь появилась нормальная конкуренция среди грузоперевозчиков, теперь можно уходить от одних, приходиться к другим, выбирать, торговаться. Разумеется, изменился и подход руководства ЛУКОЙЛа к непрофильным активам. Исходя из опыта работы крупнейших компаний мира, добываясь снижения транспортных рисков, мы решили уйти от непрофильного бизнеса – железнодорожного и морского.

Это же нещучные суммы надо платить за каждый разлив нефти в море. Вон компания «Эксон Валдез» за крушение у побережья Аляски в 1989 году получила счет

на 10 миллиардов долларов. Такой транспортный риск для добывающей компании совершенно неоправдан. Поэтому свои танкера мы сегодня продаем, но продаем не просто так – с молотка, а тем компаниям, которые давно с нами сотрудничают, которые и дальше будут с нами работать.

И это, конечно же, разумно. Ведь содержание морского флота значительно удорожает товарную нефть. Можно сказать так: с каждой сотней километров продвижения буровиков на Север, в труднодоступные места, себестоимость добычи нефти растет, поэтому важно снизить ее хотя бы на транспортном этапе.

Но корпоративный флот ЛУКОЙЛа, как говорится, сделал свое дело, он вполне оправдал капитальные вложения в строительство новых судов.

— Управление морского и речного транспорта всегда успешно решало свои задачи, и ставил их нам вице-президент компании Анатолий Барков, – продолжал Георгий Иванович Касаткин.

В декабре 1995 года Управление было только-только создано, а в навигацию 1996 года мы уже повезли нефть морем по собственным схемам.

Можно сказать, впервые в нашей стране была разработана и создана отправка нефти за рубеж по фидерной схеме. Что это такое?

Вот в 1996 году мы купили в Новороссийском морском пароходстве весьма подержанный танкер 40-тысячник «Лукоморье» и поставили его в качестве рейдового перевалочного комплекса на внешнем рейде Новороссийска. К нему подходили наши речные танкеры, которые доставляли из Волгограда нефтепродукты и перекачивали содержимое своих емкостей – а это 3-4 тысячи тонн – в танки «Лукоморья». Потом, когда накапливали танкерную партию в 30-40 тысяч тонн, к нему подходили большие морские танкеры и перегружали нефтепродукты.

Это и есть фидерная схема. Причем из нее совершенно исключен такой дорогостоящий вид транспорта, как железная дорога. Именно фидерная схема дала существенный эффект экспорта за счет снижения транспортной составляющей в цене товара.

Точно такую же схему мы применили для вывоза нефтепродуктов из Перми и Нижнего Новгорода – через Санкт-Петербург. Зафрахтовали на Балтике несколько танкеров, поставили их в Финском заливе и через них уже отправляли свою нефть, свои нефтепродукты в Европу.

По тем временам подобная схема была «ноу-хау», принципиально новым словом в логистике. И разработана

она была в Управлении транспорта под общим руководством Анатолия Баркова.

И если в навигацию 1996 года мы отвезли, по самым грубым подсчетам, около 400 тысяч тонн, то в навигацию 1997 года – через год – у нас счет пошел уже на миллионы. Такая вот эффективность фидерных схем. Так что одним этим транспортники внесли весьма существенный вклад в общелужковское дело.

Ну и конечно же, ни на один день не приостанавливалась работа Управления (недаром оно теперь так и называется – «Управление развития транспортной инфраструктуры») по поиску новых путей вывоза нефтепродуктов к морям, по выбору наиболее выгодных мест для строительства нефтяных терминалов. У нас ведь после раздела Советского Союза, я уже говорил, почти ничего не осталось в этом плане – незамерзающие глубоководные порты по пальцам можно пересчитать, да и те забыты сверх всякой меры. Так вот по распоряжению президента Компании была создана рабочая группа, которую довелось возглавить мне – под эгидой Анатолия Александровича Баркова.

Мы объездили все морские бассейны России – и на Черном море, и на Белом, Баренцевом, Балтийском, на судах, на катерах выходили в море, пока, не просчитав все «за» и «против», не остановились на острове Высоцкий. Там три «за» перевесили все остальные «против». Во-первых, это не замерзающая акватория, хотя и мелководная, во-вторых, остров расположен в пределах хорошо развитой железнодорожной сети, которая позволяла без особых затрат перевозить наши нефтепродукты из Перми и Нижнего Новгорода прямо к берегам Финского залива, и, наконец, в-третьих, то, что можно было начинать строительство порта одновременно с довольно волокитным оформлением всех документов на морской терминал. Это стало возможным постольку, поскольку технико-экономические разработки были доведены практически до проекта, который готовила для себя другая компания – ЗАО «Балтхимэкспорт». И проект этот был весьма своевременно и очень удачно перекуплен ЛУКОЙЛом у непотянувшего, скажем так, столь трудо- и капиталоемкое дело ЗАО «Балтхимэкспорт». Его владельцы намеревались возвести

терминал для отправки в Европу жидкого аммиака и метанола (метилового спирта). Вот почему на первых порах мы частично использовали уже имеющуюся рабочую документацию, тем более, что и метанол, и аммиак – грузы наливные. А метиловый спирт к тому же – один из видов светлых нефтепродуктов. Так что проекты многих трубопроводов и емкостей вполне годились и для работы с бензином и дизельным топливом. И пока шла коррекция и доработка остальной документации, чертежей, смет, на строительной площадке уже закипела работа. Так было сэкономлено немало времени – почти год!

После того, как в 1998 году в группу «ЛУКОЙЛ» вошла такая мощная фирма, как «Архангельскгеолдобыча» со всеми его крупнейшими тимано-печорскими нефтяными заделами, наше Управление приступило к разработке схемы вывоза ранней нефти морем. Так возникла идея варандейского рейдового пункта, отработанная в самом общем виде еще на танкере-накопителе «Лукоморье» под Новороссийском. Дело осложняли льды, и даже не столько толщина ледяного покрова, сколько подвижка ледяных полей, которая могла повреждать даже подводные трубопроводы.

К Варандею подступались и другие компании, в том числе и иностранные. Но в мире не было прецедента – никто никогда не вывозил нефть из замерзающих морей, никто не строил специальных ледостойких платформ. А ЛУКОЙЛ взял на себя риск нового дела и доказал всем, что невозможное возможно. И я горжусь тем, что этот первопроходческий проект внедрялся в металл, плоть и жизнь под моим началом как заместителя начальника Управления и под руководством Анатолия Баркова. Мы курировали весь процесс от разработки технического задания до отгрузки первого танкера.

Это была временная схема, опытовая эксплуатация, прообраз того терминала, который там сейчас строится, но все же она заработала и работает поныне. Работает круглогодично.

А чего стоила прокладка трубопровода в море! Вроде бы всего четыре километра, но какой ценой давался каждый метр этого подледного по сути дела нефтепровода.

А вот еще одна заслуга транспортников ЛУКОЙЛа.

В 1999 году мы организовали вывоз нефти по трассе Северного морского пути с приобских месторождений, которые разрабатывало и до сих пор разрабатывает дочернее предприятие ЛУКОЙЛа – РИТЭК (Российская инновационная топливно-энергетическая компания), возглавляемая Валерием Грайфером. Если раньше самую первую нефть просто сжигали в котельных, поскольку вывезти ее поначалу было нечем, как на Кисловском месторождении, то теперь первую нефть, которая добывается на других тамошних залежах, мы научились отправлять из югорской глухомани напрямиком на экспорт. Для этого разработали сложнейшую, но эффективную тем не менее схему. Что мы сделали? Мы стали вывозить нефть автоцистернами на небольшую нефтебазу, которая стояла на реке Кызым (приток Оби). Оттуда малыми речными танкерами по 300 тонн перевозили ее до главного русла Оби, там перегружали на более крупные танкера типа «Лена-нефть», бравшие по 3 000 тонн, и уже те доставляли «черное золото» в Обскую губу, куда подходили морские танкера под флагом ЛУКОЙЛа. Вот такая многоступенчатая схема. Однако вывозить нефть даже таким сложным способом было выгоднее, чем сжигать ее в топках.

Если в первую навигацию, по сути дела пробную, мы вывезли всего 3 500 тонн, то уже на следующий год – 80 000. А теперь каждую навигацию РИТЭК сливает в общую нефтяную «копилку» по 200 000 тонн.

Наконец еще один важный аспект деятельности Управления морского и речного транспорта (я называю его так по старинке) в те да и в нынешние времена: мы наладили довольно прочные контакты с госструктурами, профильными НИИ и другими как государственными, так и негосударственными организациями, работающими в системе морского и железнодорожного транспорта. Более того, с подачи нашего Управления ЛУКОЙЛ вошел в такую авторитетную организацию, как Международный морской форум нефтяных компаний. И не просто вошел, но и внес ряд важнейших предложений по экологической безопасности нефтяных платформ в открытом море.

**ПАРОЛЬ –
ВАРАНДЕЙ.
ОТЗЫВ –
МУЖЕСТВО!**

Долгое время богатейшая нефтяными запасами Тимано-Печорская провинция лежала втуне. Приступить к широкомасштабным разработкам здешних недр мешала чисто транспортная проблема – бездорожье. За морем телушка полушка, да рубль перевоз. Этот нехитрый расчет побивал все грандиозные замыслы.

Разные компании подступались к «черному золоту» Тиман. Но всех останавливала проблема вывоза нефти.

«Будем вывозить морем, – заявили лукойловские работчики, – и прямо отсюда из тундры – в Европу!»

Танкерный «мост» Варандей – Роттердам казался утопией, бредом, химерой.

– Здесь же тундра и вечная мерзлота, безлюдье и бездорожье! – урезонивали лукойловских «авантюристов» знатоки. – Здесь даже намек нет на портовую инфраструктуру. Дикий берег! К тому же мелководье. Сюда не то что танкер, баржа толком не подойдет.

– А мы в море построим рейдовую заправку – вдали от берега.

– Но это же Баренцево море. Оно в этом районе замерзает.

– Пусть замерзает. Танкера будут ходить под проводкой ледокола.

– Да по первой же весне при первой же подвижке льда снесет вашу рейдовую заправку к чертовой матери!

– А мы под водой её построим, на грунте.

– Ну, знаете, это уже из области фантазий Жюль Верна. И капитан Немо будет у вас танкера заправлять.

– Будет! – усмеялся Анатолий Барков. – Тем более, что капитаны Немо, то есть командиры подводных лодок, в нашей компании в штате состоят.

Барков не шутил. Бывшие командиры подводных лодок капитаны 1 ранга Георгий Касаткин и Александр Су-

воров, мои сослуживцы по Четвертой эскадре подводных лодок Северного флота, действительно, входили в круг его ближайших помощников. Но когда Анатолий Александрович – еще в самом начале нового века – показал мне схему АПОТ – арктического подводного отгрузочного терминала – я тоже решил, что это из области фантастики, ну, если не Жюль Верна, то Александра Беляева – уж точно. Да и как в это было поверить: в глухоманный, юго-восточный угол Баренцова моря, вечно забитый льдами, взламывая ледяной панцырь, приходит ледокол с танкером за кормой. Диспетчер плавучего терминала нажимает на кнопку радиовызова, и из морской пучины всплывает, словно Лохнесское чудовище, стендер на бронированном гибком шланге. Этот подводный монстр – всего-навсего разновидность заправочного пистолета, с той лишь разницей, что его ствол будет вставлен не в бензобак автомобиля, а в цистерну танкера. После того, как океанский танкер будет заправлен, повинусь радиокоманде диспетчера, подводный «монстр» снова уйдет в глубину и займет свое место в штатном гнезде до подхода следующего танкера. А танкер, обогнув Скандинавию, войдет в Балтийское море, ошвартуется в крупнейшей нефтегавани Европы – в Роттердаме, и вот она, пошла ненецкая нефть в немецкие трубопроводы, а также французские, голландские и «прочих разных шведов», говоря словами певца великих строек.

– Ну, хорошо, – не сдавались скептики, – а где вы возьмете танкеры ледового класса? Ведь все советские суда подобного типа были приписаны (почему-то?!) к латвийскому морскому пароходству и с разделом имущества бывшего СССР отошли к Латвии. Фрахтовать? А стоит ли такая овчинка выделки, такая нефть вывоза?

– А мы свои танкеры построим, – парировал Барков, – лукойловские. Да еще усиленного ледового класса.

– Ну, ну... Флаг вам в руки...

А ведь построили – подводный рейдовый терминал и свой нефтеналивной флот.

– За год построили! – удивлялся сам себе и делу рук своих работников тогдашний генеральный директор компании ОАО «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер» Георгий Иванович Касаткин. – А ведь это не только рейдовый погрузочный терминал в Варандее, но и наливной флот, это и атомные ледоколы, суда обеспечения, средства ликвидации аварийных разливов нефти.

Только после того, как я побывал в Варандее, смог понять всю нескрываемую гордость, с которой рассказывал мне о «Северных воротах» главный «адмирал» ЛУКОЙЛа. Право, надо было своими глазами увидеть этот суровый край земли, подышать его ветрами и морозами, пообщаться с его людьми, чтобы понять, какая бездна труда и мысли, отваги и мужества стоит за бравурной песенной похвалой: «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью!»

Да, сделали фантастику былью! И не только в Варандее. Но сначала именно здесь.

Руководить и координировать небывалое в мире строительство вице-президент ЛУКОЙЛа Анатолий Барков поручил Георгию Касаткину.

Интересна история знакомства этих двух незаурядных людей.

После увольнения из Военно-Морского флота, – рассказывал Касаткин, – я некоторое время работал в компании «ЛУКОМ-А» в качестве аналитика.

Варандей и стал для Касаткина, в ту пору заместителя начальника управления морского и речного транспорта, главным экзаменом на лукойловскую профпригодность. И хотя северами его не запугать – добрый десяток лет прослужил в Полярном – все же Печорское море преподнесло ему немало каверз. Теперь об этом вспоминать легко и даже приятно, как о любой с честью пережитой невзгоде:

– Пробную нитку четырехкилометрового джукера, проложенного по дну мелководного залива, снесло по весне движением льдов, – рассказывает Георгий Иванович. – Искореженный трубопровод выбросило, как соломинку.

Тогда мы доставили в Варандей «морской плут», специально сконструированное устройство, которым «пропахали» в шельфе двухметровую «борозду». Вот в нее и уложили трубы, да не одну, а все четыре. Зарывать не стали – приливно-отливные течения сами завершат эти уникальные мореземляные работы.

Дюкер состыковали с манифольдом – особой системой задвижек, которую установили на глубине 11 метров в надежде, что никакие местные «айсберги» его там не достанут. Теперь через манифольд по гибким шлангам нефть подается в горловины танкерных цистерн. Пока что глубины позволяют подходить сюда морским транспортам с осадкой до 9 метров. Однако уже сейчас к заправочному рейдовому комплексу прорывают морской канал, допускающий подход танкеров и с большой осадкой.

Но об этом более предметно мне рассказал первый вице-президент ЛУКОЙЛа Равиль Ульфатович Маганов:

– Итак, на первом этапе морской транспортной системы нефть уже пошла в Мурманск и в европейские страны. Но из «Северных ворот» видна и Америка.

На втором этапе, с вводом в строй береговой перевалочной нефтебазы в Кольском заливе, вывоз нефти планируется в направлении на Новый Орлеан – по фидерной системе танкерами грузоподъемностью до 300 тысяч тонн.

Но намечен и третий этап. С выходом на рубеж транспортировки свыше 25 миллионов тонн нефти мы планируем строительство и установку стационарного ледостойкого терминала кессонного типа на глубинах свыше 17 метров и удалении от берега на 21 километр. Со сдачей его в эксплуатацию танкеры ледового класса грузоподъемностью до 150 тысяч тонн обеспечат круглогодичный вывоз нефти российским потребителям и на рынки мира.

Пока дописывались эти строки, пришла последняя новость, что называется, в тему. Газета «Коммерсантъ» сообщила, что «Совкомфлот» и «Нарьянмарнефтегаз», совместное предприятие ЛУКОЙЛа и «КОНОКОФилиппс», раз-

рабатывающее месторождение Тимано-Печорской нефтегазонасной провинции, подписали контракт на транспортировку нефти с терминала Варандей.

Перевозки начнутся в конце 2007 года. Контракт рассчитан на 20 лет. Ежегодный объем перевозок составит около 12 миллионов тонн в год. Под проект «Совкомфлот» закажет у корейского Samsung строительство трех танкеров усиленного ледового класса дедвейтом 70 тысяч тонн каждый. Стоимость одного такого судна составляет более 100 миллионов долларов».

Вице-президент Анатолий Барков не ошибся в выборе бывшего моряка-подводника Георгия Касаткина, еще раз подтвердив свою славу опытного кадровика. Командир подводной лодки – это уже рекомендация, можно сказать, знак человеческого качества.

Флот – гордость страны. Подводники – элита флота. Командиры подводных лодок – соль элиты.

Командир отвечает за все: за корабль и за экипаж, за положение корабля в океане, на глубине, в узкости, в гавани, у причала, в доке, за поведение своих людей на борту, на берегу, в бою и в отпуске, то есть – за воинскую дисциплину, за техническую исправность и боевую готовность корабля, за успех атаки и за радиационную безопасность. Одним словом – за все.

Велик груз командирской ответственности. Командир, шутят моряки, это физическое тело, которое мгновенно засыпает от усталости и тут же просыпается от ответственности. Англичане не шутят, когда называют командира первым после Бога. И это так. В руках командира подводного атомного ракетноносца сосредоточена огневая мощь, которая сметет с лица земли любой мегаполис, как испепелил Господень гнев Содом и Гоморру. В отдельном плавании командир корабля наделен правами высшего лица государства, поскольку корабль – суверенная часть территории страны, под флагом которой он находится в океане. В особых случаях ему позволено напрямую выходить на связь с Главкомандующим флотом. Но чаще всего – особенно в подледных походах – командиру подводной лодки приходится принимать решения на свой страх и риск, не испрашивая у вышестоящего начальства «добро».

Командир правомочен скреплять своей подписью свидетельство о браке и свидетельство о смерти. Командир

последним покидает отсек затонувшей лодки или борт гибнущего корабля. Рано или поздно командиры кораблей становятся флагманами, адмиралами. Но даже став главкомом, бывший подводник не снимет с тужурки серебряную лодочку командира подводной лодки. Этот знак и в самом деле равноценен ордену. Вглядитесь в лица командиров.

При всей редкости этой профессии, командиров подводных лодок много больше, чем космонавтов. Только в годы Великой Отечественной войны обязанности командиров подводных лодок выполняли 358 человек. 99 из них погибли. Высшей награды – Золотых звезд Героев – удостоены 20 командиров подлодок, среди них двое посмертно – Александр Маринеско – в 1990 году и Алексей Матиясевич – в 1995-м. День командира подводной лодки отмечается 25 ноября. В послевоенные годы в горниле холодной войны выросло новое поколение командиров подледного плавания. Именно они осваивали пространство под ледяным панцирем планеты, всплывали на Северном полюсе, открывали неизвестные доселе подводные горы, хребты, каньоны...

Командир подводной лодки подобен рыцарю со множеством оруженосцев. Именно он ведет бой, он избирает тактику, он осмысливает и утверждает все данные о цели, он стреляет, он отдает команду «пли!» или «пуск!», все остальные ему помогают. Нет еще такой воинской профессии, которая требовала бы столько разнородных знаний, сосредоточенных в одной голове.

Командир подводной лодки не только боец, воин, но и инженер, мореплаватель, ядерный физик, гидролог, астроном, дипломат, психолог наконец... Он должен понимать голоса океанских глубин и тайнопись шифротелеграмм, законы движения небесных светил и ледяных полей, природу атомного ядра и душу матроса...

А еще держать в голове сотни директив, приказов, наставлений, правил, инструкций... В нейронах его мозга переплетены параграфы Корабельного устава и рекомендаций морских лоций, международные правила по предупреждению столкновения судов и флаги свода сигналов, тактико-технические данные неприятельских ко-

раблей и пункты Суточного плана, проза службы и стихи любимых поэтов...

Командиры долго не живут. Довольно одного факта, чтобы представить напряженность службы на той же Четвертой эскадре. Капитан 1 ранга Игорь Мохов, не вылезавший из «автономок», умер перед строем бригады от разрыва сердца в День Победы. Но даже это весьма символичное и трагичное событие нигде не увековечено – ни в Полярном, где стояла когда-то Четвертая эскадра, ни в Питере, где находится Центральный музей ВМФ.

У всех командиров подводных лодок есть один легендарный прародитель – капитан Немо из жюльверновского романа, который все они читали в детстве и который поманил их в океанские глубины.

Вспоминаю рассказы Георгия Касаткина о его службе в подводном флоте...

– Нашему экипажу выпало испытывать головную – то есть самую первую – подлодку проекта. Это было в 1973 году на Черном море. Любые испытания всегда чреваты неожиданностями, а уж ввод в строй подводной лодки нового проекта, как и освоение нового самолета – это риск, помноженный на число участников эксперимента.

Итак, подводная лодка Б-443 под командованием капитана 1 ранга Чуханцева вышла на проведение опытовой глубоководной торпедной стрельбы по программе Государственной комиссии. И было это как раз в мой день рождения. Сейчас не хочется думать, что злой рок мог отпустить мне всего 23 года жизни. Но по молодости лет я с превеликим оптимизмом занял по боевой тревоге свой боевой пост в центральном посту. Находился он слева по левому борту. Я, командир электронно-вычислительной группы, сидел за пультом БИУС (боевого информационно-управляющего устройства) «Узел», а справа – через проход – располагался пост управления рулями глубины. По традиции главным подводным пилотом был боцман; повинуюсь движениям его рук на манипуляторах, подлодка маневрирует по вертикали.

Нам предстояло погрузиться на глубину 200 метров, открыть передние крышки всех шести носовых торпедных аппаратов и на полном подводном ходу в 15 узлов (около 30 километров в час) произвести залп. А под килем – не много, не мало – 2 000 метров.

Как обычно, на испытательном выходе отсеки были забиты сверх всякого штата: с нами шли председатель Госкомиссии – Герой Советского Союза, командир бригады подводных лодок, флагманские специалисты, штабисты, представители завода, рабочие-сдатчики, моряки второго экипажа... Короче, вместо восьмидесяти человек – около двухсот. В тесноте, но не в обиде, тем более, что у каждого свое дело, своя задача.

Сверху, над водой, нас обеспечивали торпедолов и сторожевик. По боевой тревоге погрузились на глубину в 200 метров, развили полный ход. Командир отдает приказание:

– Открыть передние крышки носовых аппаратов!

Доклад из первого отсека, что все крышки открыты. И тут вскрик боцмана:

– Кормовые горизонтальные рули заклинило на погружение!

В ту же секунду нос лодки резко уходит вниз: дифферент 48°. Я уткнулся лицом в экран своего пульта, а те, кто стоял в проходе – горохом посыпались на носовую переборку. Никто не успел понять, что произошло. Да и времени на анализ ЧП не было. Счет шел на секунды и даже на доли секунд. Слышу только доклады боцмана:

– Лодка быстро погружается! Глубина 240... 250...300 метров!

Успеваю только отметить, что 300 метров – это наша предельная глубина. Дальше идет расчетная глубина, а потом раздавит, как раздавило в свое время американский атомоход «Трешер».

Командир уже давно скомандовал: «Три мотора – полный назад! Пузырь в нос!», а лодка все еще погружается, и боцман мертвеющим голосом произносит, быть может, последние слова в своей жизни:

– Глубина 320 метров... 330... 340... Лодка медленно погружается... Лодка встала. Глубина 350 метров.

И тут я услышал, как застонал перенапряженный металл прочного корпуса. Вот уж точно – это было последнее издыхание нашего стального «Сома». Медленно, томительно медленно подводная лодка задержалась на предельной глубине, завалилась на корму и стала нехотя всплывать... Голос боцмана обрел былую невозмутимость:

– Лодка медленно всплывает с дифферентом на корму 10°. Глубина 330 метров... 300... 280...

На рабочей глубине мы продули среднюю балластную цистерну и понеслись к поверхности с ощутимой скоростью. Всплыли! Закачалась палуба под ногами. В центральном посту мертвая тишина. Лица у всех – пепельно-серые. Мы еще толком не осознали, что судьба пощадила нас, что вырвались из тисков смерти, что будем жить и, возможно, очень долго, поскольку все мы, каждый из нас родился в рубашке и под счастливой звездой. И тут в самый патетический момент из люка средней палубы просовывается в центральный пост голова помощника командира. Он окликает старпома и просит записать в вахтенный журнал ужасное на его взгляд событие:

– Владимир Николаевич, в «провизионке» разбились шесть ящичков сухого вина!

Это «трагическое» сообщение вывело из шока сразу всех и прежде всего комбрига:

– Да па-ашел ты со своей кислятиной знаешь куда?!!

Бедный помощник даже не предполагал, какой взрыв ругани вызовет его невинный доклад. Все, кто были в центральном посту, обрушили на голову капитан-лейтенанта такой поток брани, как будто именно он и был виноват в пережитом испытании. Впрочем, то была нервная разрядка, и помощник ничуть не обиделся.

А меня потом поздравили с двойным днем рождения. По молодости лет я хорохорился и делал вид, что ничего особенного не случилось, что это и есть будни подводной жизни. И только спустя много дней, когда я кое-что стал понимать, до меня дошел весь ужас нашего подводного приключения.

Дали радио об аварийном происшествии, и в тот же день подводная лодка вернулась из полигона в базу. На

пирсе нас встречали командующий флотом и директор судостроительного завода. Начался «разбор полетов». Что же нас едва не погубило и что же нас спасло?

Выяснилось, что при открывании на большой глубине шести крышек торпедных аппаратов – а открывали их гидравликой – резко снизилась мощность гидроаккумулятора и давление в системе упало. Стоило боцману чуть «шевелинуть» рулями (а они тоже приводятся в движение гидравликой), как оба кормовых руля «упали» и зависли «на погружение». Лодка, естественно, сразу пошла вниз и на полном ходу промахнула предельную глубину. Спасли нас рабочие-электрики, которые находились в шестом отсеке. Опытные мужики, не дожидаясь команды из центрального поста, сразу же врубили реверс на «полный назад». Команда последовала через несколько секунд. Но эти выигранные у судьбы секунды и спасли наш корабль.

Надо сказать, что подлодки типа «Сом» или «резинки», как мы их называли за толстый-толстый слой резины, покрывавшей легкий корпус в качестве антигидролокационного покрытия, показали себя очень надежными кораблями и в плане живучести, и в плане боевой устойчивости. Мне довелось свыше пяти лет командовать такой подводной лодкой и никогда за эти годы не пришлось больше испытать того, что пережил лейтенантом в день своего второго рождения. Но, повторюсь, мы были первыми, и мы дали путевку в жизнь большой серии «Сомов». Очень рад тому, что один из них поставлен в Москве на вечную стоянку.

В конце 60-х годов наши заводы стали строить дизельные подводные лодки, отвечающие принципиально новым требованиям: малозумность и высокая маневренность под водой, большие дальности обнаружения подводных лодок противника, автоматизация процесса скоротечной «дуэльной» атаки под водой. В определенной степени этим требованиям отвечали подводные лодки «переходного» проекта 641-Б («Танго») и в наибольшей степени подводные лодки проекта 877 («Варшавянка»). Большие подводные лодки типа «Танго» строились на

нижегородском заводе «Красное Сормово» с 1972 года по 1982 год. Всего вступили в строй 18 единиц.

Главные конструкторы 641-Б проекта — ленинградцы З.А. Дерибин и Ю.Н.Кормилицын. За основу был взят хорошо показавший себя «Фокстрот» (641-й проект). Принципиально новыми решениями были: современное гидроакустическое вооружение, боевая информационно-управляющая система (она позволяла автоматически выработать все данные для стрельбы, беря в расчет сведения о целях, надводно-подводной обстановки и местоположения корабля), более совершенный навигационный комплекс, обеспечивающий плавание и использование оружия в высоких широтах Арктики. Подводная лодка оказалась самой малозумной в своем классе. Для снижения и без того небольшой вибрации механизмы устанавливались на амортизаторах, трубопроводы покрывались звукоизоляционными материалами.

На «Сомах» были значительно улучшены условия обитаемости: офицеры размещались в двухместных каютах, впервые на «дизельюхах» каждый член экипажа имел свою персональную койку.

Три гребных винта, вращаемых тремя дизелями по 1900 лошадиных сил, обеспечивали приличный надводный ход, а электродвигатели позволяли быстро двигаться под водой. Этому способствовали и обтекаемые обводы легкого корпуса.

В море плавает много всякой дряни, сброшенной с кораблей, или сорванного, смытого в шторм имущества. Однажды наш боцман выловил рыбацкий сетевой буй — кукхтыль, который спрятал «на всякий случай» в ограждении рубки. Случай однако подоспел очень скоро...

Итак, моя подводная лодка Б-474 несла боевую службу в Средиземном море. В один из августовских дней получаю приказание подойти к флагманскому кораблю 5-й флотилии — крейсеру «Жданов». Подхожу, поднимаюсь на борт, получаю задачу от контр-адмирала Горшкова, заместителя командующего флотилией по подводным силам. Суть задачи проста и почетна: атаковать главную цель конвоя с максимальным эффектом.

Дело в том, что в тот год на всех наших флотах, в том числе и на Средиземном море, проводились учения по проводке торговых судов в конвоях. Учения шли под непосредственным руководством Главкома ВМФ СССР и министра морского флота. Необходимо было восстановить тесное взаимодействие военных кораблей и гражданских судов, жизненно важное в военное время. И заодно продемонстрировать возможности как подводных сил по атаке конвоя, так и сил охранения. Атака планировалась в ночное время практической прямоходной торпедой с прибором следности. Это значит, что промаха быть не должно – путь торпеды будет обозначаться световыми ракетками-маркерами, и любой, даже самый далекий от военных дел гражданский моряк сразу же определит – удачна атака или нет. Так что готовиться к ночному бою надо было всерьез. Тем более, что в голове охранения шли крейсер «Слава» и два эсминца, а кроме них караван прикрывали большие противолодочные корабли и сторожевики общей численностью в пять вымпелов.

Выходим в район учений и сразу же обнаруживаем мощную работу радиолокационных станций всего конвоя. Вот на этом-то и решили сыграть. Достали мы из ограждения рубки рыбацкой буй, навязали на него штук двадцать жестянок из-под регенерации и бросили в воду. От него отметка на экранах РЛС пойдет, как от малой цели, то есть как от поднятого перископа. С тем и погрузились на глубину 200 метров и полным ходом двинулись в атаку.

Я знал, что конвой движется в две параллельные кильватерные колонны. Но определить главную цель на слух акустика было крайне сложно: подводный «эфир» был плотно забит шумами десятков гребных винтов. Пришлось подвсплывать под перископ. Подвсплыли, поднимаю перископ и вижу, что мы находимся между двумя колоннами. Никогда раньше на такой риск не пошел бы. Но здесь – дело чести. Надо красиво «вмазать»... А в центральном – все кипит: корабельный боевой расчет считает пеленги, дистанции, старпом осредняет, докладывает... Я штурмана спрашиваю:

- Какую цель атакуем?
- Вторую, товарищ командир!

Смотрю в перископ: вся картина, как на ладони. А главное, эсминцы ринулись к нашему бую – четко засекли ее как малоразмерную цель. Я выбираю назначенный транспорт, интуитивно кидаю угол упреждения, погружаемся.

- Первый торпедный аппарат – товсь! Пли!

Наша торпеда прошла, что называется, «под трубой» самого крупного транспорта.

Офицеры-противолодочники потом удивлялись: как же так, мы обнаружили твой перископ в центре района, а ты изнутри ордера атаковал?! Ну, что им тут скажешь? Военная хитрость, ребята...

* * *

И еще один эпизод из средиземноморской жизни. Подзывают меня к крейсеру «Жданов», и начальник штаба 5-й флотилии ставит задачу: будете работать с боевыми дельфинами из Севастополя. Вам надо будет пройти там-то и там-то, сделать то-то и то-то. Все – совсекретно. Есть! Понято и принято. Вышли в назначенный район и начали работу по плану. Только работа не очень ладится. Выпустили со спецтранспорта в море пару боевых дельфинов, а те враз забыли все, чему их учили в школе. Давай резвиться на приволье, да местных самок кадрить.

Еще раз повторили эксперимент – эффект тот же. После многократных и безуспешных попыток заставить дельфинов работать загнали пару в транспортный вольтер и двинулись в Севастополь разбираться, в чем дело.

Потом мне начальник школы рассказывал: пригласили на консультацию биологов из Ленинграда. Приехала комиссия во главе с доктором биологических наук, очень авторитетной специалисткой по китообразным, осмотрела она «отказчиков», и говорит:

- Эх вы! Взяли на боевую службу двух самцов, а надо было самца и самку, тогда бы их ничто не отвлекало.

Выслушал я эту историю и говорю:

– Да это же замечательный гост! О том, что без женщин не только жить нельзя на свете, но и вершить серьезные дела. За них, за прекрасных дам!

* * *

Тут бы в самый раз перейти к рассказу о женщинах ЛУКОЙЛа. Например, как главный бухгалтер Компании Любовь Николаевна Хоба стала «крестной матерью» танкера «Когалым». Но все же вернемся в Варандей, точнее в Управление развития транспортной инфраструктуры, обеспечения безопасной эксплуатации морского транспорта и связи (УРТИОВЭМТС). Так скучно, на канцелярском «новоязе» стало теперь называться одно из самых романтических подразделений ЛУКОЙЛа. То ли дело – «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер»! Заместитель начальника УРТИОВЭМТС Александр Геннадьевич Суворов рассказывает о последних варандейских делах Управления.

– В прошлом – 2005-м – году мы проделали немалую подготовительную работу для того, чтобы возник новый мощный отгрузочный терминал. Она, конечно, не такая эффектная и броская, как, скажем, прокладка дюкера по дну моря, но совершенно необходимая. Судите сами, разве можно приступить к такому уникальному строительству без детальной проработки всех аспектов ТЭО – технико-экономического обоснования проекта. Мы провели экспертизу ТЭО. Или такая чисто бюрократическая, но неизбежная проблема, как определение и согласование статуса терминала с федеральными министерствами и ведомствами. Тут надо установить и административно закрепить координаты и границы нового морского порта Варандей. Теперь он официально называется «Морской специализированный нефтеналивной порт Варандей». Поскольку он у нас принимает иностранные суда, значит, нужно установить в нем пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации, таможенный пост. А это отдельная головная боль: тут и ФСБ, и погранвойска и таможенное ведомство. Иной раз кажется, проще построить порт, чем потом оформить его в многочисленных инстанциях.

Хорошо матушке-природе: шарахнула подводным вулканом – и возник новый остров без всяких согласований. А попробуйте получить разрешение на создание искусственного острова вроде нефтедобывающей платформы или рейдового терминала, на его эксплуатацию в качестве перевалки грузов во внутренних морских водах! И все это падает на плечи сотрудников нашего Управления.

Конечно же, кроме бумаготворческой работы мы занимались и такими конкретными вещами, как завозка грузов в этот отдаленный район – свыше 92 тысяч тонн завезли в Варандей различного оборудования, строительных материалов, продуктов.

Вели в районе острова Варандей дноуглубительные работы на новом судоходном пути.

Кроме того, мы проводим тендеры по выбору подрядных организаций, которые будут строить нам танкеры, буксиры, ледоколы, то есть суда вспомогательного флота, а также плавучего нефтехранилища. Подыскиваем компанию-оператор, которая будет осуществлять вывоз нефти с Варандейского терминала.

Одно хорошо – наш стратегический партнер, американская нефтяная компания «КОНОКОФилиппс», поверила в реальность морского вывоза тимано-печорской нефти и готова инвестировать добычу нефти в российской Арктике.

Поговорили мы с бывшим подводником и о такой, пока еще полуфантастической, но во многом уже реально проработанной идее, как транспортировка нефти с помощью атомных субмарин, переоборудованных или специально построенных в качестве подводных танкеров. Как и замысел подводного терминала, она кажется делом далекого будущего, но опыт Варандея убедительно показал, что сегодня, несмотря на все сложности российской жизни, от хорошо продуманного проекта до толково сделанного объекта – один шаг. Вот и первый номер главного лукойловского журнала «Нефть России» тоже об этом: «Россия может делать подводные танкеры. Но не хочет».

ПОЙДЕТ ЛИ НЕФТЬ ПОДО ЛЬДАМИ?

Под водой нефть транспортировали еще в годы Второй мировой войны, когда немецкие подводные танкеры, прозванные «коровами», заправляли подводные лодки Деница в открытом океане, что, конечно же, повышало коэффициент их боевого применения, то есть время активных действий. Подводные танкеры так бы и остались экзотикой 40-х годов прошлого века, если бы в XXI веке о них не заговорили всерьез.

Заговорили прежде всего в таких приарктических странах, как США, Канада и Россия. Даже Франция в лице французского Арктического общества и Центра арктических исследований подключилась к созданию проектов подводного контейнеровоза.

Речь шла не только о круглогодичной перевозке нефти или топлива, но даже о перевозке руды и металлических заготовок, например, из канадского Квебека в Великобританию. Но все же на первый план выступала проблема бесперебойной транспортировки углеводородов в Северном Ледовитом океане.

Для России эта задача всегда была весьма острой и жизненно насущной. Даже в лучшие советские годы «северный завоз» длился не более двух месяцев – насколько позволяло короткое заполярное лето и ледовая обстановка. Населенные пункты российских арктических архипелагов, обделенные аэродромами и портами, практически были и остаются заложниками аритмичного сезонного снабжения. Печальными памятниками «северного завоза» простираются по окраинам многих поселков россыпи железных бочек из-под соляра и мазута.

Даже перед самым развалом СССР нефтепродукты доставлялись в арктические районы в тех самых допотопных 200-литровых бочках, с которыми дрейфовали на льдинах герои-папанинцы. Правда, еще в 1984 году заго-

ворили о создании более современных способов доставки северянам горючего. Среди прочих предложений было и такое – прицепить герметичные контейнеры (в виде железнодорожных цистерн, только без колес) к подводной лодке, и чтобы она буксировала такой «поезд» к месту назначения. Тем не менее этот курьез навел ученых и производителей на здравые мысли. Так, благодаря творческому подходу и стойкому ратоборству профессоров К.К. Глухарева (Институт машиноведения РАН) и Г.П. Нерубенко (Институт кораблестроения в Николаеве) получил известность проект подводной транспортировки нефтепродуктов в районы Крайнего Севера. Его авторы предлагали в качестве главного технологического звена использование атомных подводных лодок, либо выведенных в отстой по причине нехватки финансовых средств для содержания в боевом строю, либо специально спроектированных «под нефть» атомных подводных танкеров. Идея была настолько реалистической и многообещающей, что некоторые нефтяные компании даже субсидировали довольно дорогостоящие исследования и испытания подводного ледокола в ледовом бассейне ЦНИИ имени А.Н. Крылова в Санкт-Петербурге. Эксперименты корабелов и реальное использование боевых подводных лодок в ледовых полях Арктики показали, что подобному кораблю под силу взламывать льды толщиной до двух метров, а если придать специальную форму носовой части и сделать рубку убирающейся внутрь корпуса, то ему по силу движение и в более грубых льдах.

Разумеется, строительство головного атомного подводного ледокола обошлось бы в «копеечку», но существовал и существует пока что менее затратный путь – использование уже имеющихся подводных атомоходов, чьи ракетные шахты (оставшиеся сегодня без новых ракет), идеально приспособлены под нефтеналивные емкости.

Именно такие чудо-корабли и могли бы составить основу ПАТС – «Подводной арктической транспортной системы», детально разработанной Фаварисом Давлетъяровым и Давидом Цагарели. Они считают, что такая уникальная транспортная артерия способна работать не только в интересах «северного завоза», но и вывоза нефти из приарк-

тических и шельфовых месторождений Северного Ледовитого океана. Из того же Варандея, например.

«Развитие и совершенствование этой инфраструктуры, – считают Ф. Давлетьяров и Д.Цагарели, – прямым образом скажется на уровне материально-технического обеспечения хозяйственных объектов и населения Российского арктического региона, охватывающего Мурманскую и Архангельскую области, Ненецкий и Ямало-Ненецкий, Таймырский автономные округа, северные регионы республики Саха (Якутия), Чукотский автономный округ. Пока жители этих субъектов Российской Федерации во всех смыслах остаются заложниками ритмичного снабжения...

... Ненадежность работы существующей на Русском Севере транспортной системы и недостаточная эффективность ее функционирования не только снижают уровень жизни людей, но и замедляют развитие рыночных отношений, освоение природных ресурсов, процесс интеграции экономики региона в общероссийские и международные экономические структуры.

При этом едва ли не самые большие проблемы из-за транспортной неразвитости региона испытывают ответственные нефтяники и газовики».

Резон, как говорится, налицо. При этом авторы дерзко проекта отдают себе отчет, что «внедрение подводных лодок отнюдь не предполагает замену существующего и строящегося танкерного флота. Подводные танкеры станут лишь существенным дополнением к имеющемуся флоту, снимут ее остроту...»

Более того, создание ПАТС позволило бы укрепить и обороноспособность страны, поскольку способствовало бы: а) загрузке того же «Севмаша» заказами по основному профилю работ, б) сохранению конструкторских и судостроительных кадров, специализированных в области подводного кораблестроения, в) штурманы, реакторщики, турбинисты, спецтрюмные, электрики, радиотехнические специалисты подводных танкеров составили бы хороший резерв боевому подводному флоту России.

Надо сказать, что проект ПАТС еще не списан в архив. Патенты его авторов были отмечены золотыми медаля-

ми на международной выставке «Эврика-97» в Брюсселе. И, как всегда, первыми проявили практический интерес к оригинальной российской разработке иностранные фирмы. С их финансовой подачи уже начались пилотные работы по переоборудованию выведенных из боевого состава ВМФ атомарин.

Кто станет хозяином этого небывалого в истории человечества кратчайшего пути из Атлантики в Тихий океан, из западного полушария в восточное, новой стратегической трассы XXI столетия, покажет время. Но пока что у России еще есть шансы не упустить такую возможность. Если ЛУКОЙЛ с Газпромом – а кто же еще? – ей в этом помогут.

НА УДАРНОЙ ЛУКОЙЛОВ- СКОЙ...

Высоцк...Этот городок стал в судьбе моего героя местом совершенно особенным, как, впрочем, в судьбах и всех остальных членов «команды Вагита Алекперова». Ибо то, что Баркову (равно как и Равилю Маганову, и Сергею Кужуре) пришлось там пережить и совершить, где-то сродни петровскому деянию – «Здесь будет город заложен». Ну пусть не город, а наисовременнейший морской порт-терминал, кто поручится, что с течением лет вокруг международной нефтяной гавани, построенной Барковым и его людьми, не вырастет большой город?

Строительный подвиг ЛУКОЙЛа попыталась повторить нефтяная компания ТНК-ВР: построить свой нефтяной терминал в Усть-Луге. Начать работы планировали во втором квартале 2005 года и закончить в конце 2006-го. Однако проект пришлось заморозить, поскольку высокие пошлины на нефть привели к увеличению эффективности переработки ее в России и сделали более привлекательным экспорт нефтепродуктов, как это делает ЛУКОЙЛ, а не углеводородного сырья.

Листаю старые путевые блокноты по поездкам в Высоцк, нахожу такую запись:

«...Такого размаха и такого темпа работ не знали в здешних краях со времен первых советских пятилеток. Не знает сегодня и Европа столь масштабного строительства. Летом 2002 года только на подготовке площадки «пахали» на острове 16 экскаваторов да 14 бульдозеров. Самый пик работ пришелся на ноябрь 2003 года, когда на территории будущего терминала действовали около ста подъемных кранов и почти тысяча автомашин. Четыре с половиной тысячи рабочих всех специальностей, не покладая рук, денно и ночью трудились на своих объектах.

Российский бизнес рвался на западные рынки неудержимо. И помогали ему в этом не танки, а бульдозеры, не крейсера, а танкеры...

«Дайте мне точку опоры, – предлагал Архимед, – и я переверну мир». ЛУКОЙЛ переосмыслил этот афоризм так: дайте нам точку на любом побережье, и мы перевернем мир бизнеса. Никто удобных точек для этой цели не дает. Приходится обходиться самым жестоким неудобьем – вроде заполярного Варандея или того же Высоцка, возникшего «среди топи блат». Шведы уступили Петру Великому самый гиблый уголок Балтийского моря. И вот теперь в прикарельских шхерах и марях, как в сказке, вырос первоклассный европорт. Тут все было быстро – и сказка сказывалась, и дело спорилось. Важно отметить, что строили не турецкие «гастарбайтеры», а свои, питерские мастеровые, привлеченные из многочисленных отечественных субподрядных фирм и организаций (из них лишь две иностранные – одна финская, другая голландская). Да и вкалывали, в общем-то не на дядю, а в конечном итоге – на страну».

Идея этого терминала давно витала в воздухе, точнее, в весьма неблагоприятной для России атмосфере, которая возникла на берегах Балтики после того, как вся гирлянда морских портов – от Клайпеды до Таллинна – стала, мягко говоря, труднодоступной для российской нефти, да и не только для нее. И это как раз в тот момент, когда возникла блестящая и редкостная перспектива переброски нефти через океан – в Америку. Так в начале нынешнего века вопрос независимости от политиков Балтии российского нефтяного экспорта стал с особой остротой.

– Фактически в латвийском порту Вентспилс оказалась конечная точка гигантской системы трубопроводов «Транснефти», – анализирует проблему профессор РГУ нефти и газа имени И.М. Губкина Владилен Кашавцев, – и танкеры, наполненные российской нефтью, устремлялись на запад, принося республике огромные доходы. Вентспилс превратился в крупнейший порт на всем восточном побережье Балтийского моря, и его тарифы за

перевалку грузов превышали в два с половиной раза (!) ставки в других портах. Прибыль достигала 40-45%. Чтобы избежать таких больших расходов на транзит своей нефти через Вентспилс, в России было решено построить новые порты – в Приморске и Усть-Луге Ленинградской области.

К 2008 году предполагается соорудить терминал Горки в Усть-Лужской губе с потенциальной емкостью 100-110 миллионов тонн грузов в год, из которых до 70 миллионов тонн будет приходиться на нефть, нефтепродукты и сжиженный природный газ.

Таким образом, сегодня Латвия уже потеряла лидирующее положение в транзите на Балтике, уступив и Петербургу, и Приморску, не говоря уже о Финляндии. Таков первый результат «священной войны» с Россией... Появятся энергетические трудности и у Таллинна.

Вот такая вот геополитика! Так что перевалочный комплекс на острове Высоцком – объект отнюдь не внутриведомственного значения. И объект этот как бельмо на глазу у русофобских политиков Латвии, Эстонии, Литвы и даже Польши. Уяснив, что их всерьез и надолго отрывают от российской нефтяной «трубы», они стали разыгрывать «экологическую карту»: российские танкеры и нефтепроводы – это серьезная, мол, опасность для чистых вод Балтики. Бить эту карту выпало ЛУКОЙЛУ в лице его вице-президента Анатолия Баркова и не только риторикой, но и делами. Отложив телефонные трубки и неподписанные документы, он взялся за перо, чтобы ответить злопыхателям авторитетно – аргументами, подкрепленными неопровержимыми фактами и цифрами:

«...Для обеспечения экологической безопасности применительно к конкретным водным объектам, – пишет А.Барков в статье «Проблемы безопасности перевозки нефти», – реализуется «Программа ОАО «ЛУКОЙЛ» по совершенствованию и развитию сил и средств 1-го уровня реагирования для ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов на морских и речных акваториях»...

В текущем – 2006-м – году осуществляется завершающий этап Программы, направленной на оснащение неф-

терминалов и перевалочных комплексов необходимым количеством технических средств и оборудования для локализации и ликвидации аварийных разливов нефти. Анализируя ее выполнение, можно сказать, что поставленные задачи фактически выполнены и подготовлен опытный персонал, который постоянно отрабатывает действия по ликвидации аварийных разливов нефти на акваториях на регулярных учениях 1-го и 2-го уровней реагирования.

Можно без ложной скромности сказать, что оснащение природоохранным оборудованием и меры, предпринимаемые для предупреждения аварийных разливов нефтепродуктов на наших морских терминалах в Калининграде и Высоцке, на порядок выше, чем на аналогичных комплексах, расположенных в Европе. И это не говоря уже о программе Компании по ведению спутникового мониторинга. Еще в июне 2004 года был организован оперативный спутниковый мониторинг юго-восточной части Балтийского моря в качестве важного компонента контроля экологической чистоты водной поверхности. Пять искусственных спутников Земли – ASSAR, ENVISAT, AVHRR, NOAA, MODIS, QuikSCAT и JASON-1 – ежедневно выдают информацию наземным приемно-аналитическим центрам о нефтяном загрязнении поверхности моря, температуре воды, распределении взвешенного вещества, содержании хлорофилла, морских течениях и других гидрометеорологических параметрах.

Кроме того, на РПК Высоцк «ЛУКОЙЛ-П» действует система PISCES-2, которая позволяет осуществлять прогнозирование и математическое моделирование траектории распространения загрязнения в зоне ответственности. Она же помогает определять необходимые силы и средства для ликвидации аварийных разливов нефти...

Разумеется, охрана окружающей среды при транспортировке нефтепродуктов водным транспортом просто немыслима без обеспечения безопасности судоходства. Достаточно вспомнить тяжелые катастрофы танкеров, нанешие непоправимый порой экологический ущерб.

Так, 4 марта 1989 года американский танкер «Eхxon Valdez» дедвейтом 214 661 тонна наскочил на рифы у

побережья Аляски и получил пробоины в днище. В результате аварии произошла утечка около 37 000 тонн нефти, площадь загрязнения превысила 11 000 квадратных миль, а общий ущерб США и Канады составлял примерно 10 миллиардов долларов. Из 28 видов животных восстановлены популяции лишь двух видов.

2 января 1997 года в Японском море, близ острова Оки, затонул танкер «Находка» под флагом Российской Федерации. Танкер раскололся на две части. В результате аварии произошла утечка 6 000 тонн нефти и было загрязнено побережье Японии на 200-километровом протяжении. После рассмотрения судебных исков Япония получила компенсацию экологического ущерба в размере 200 миллионов долларов.

В декабре 1999 года произошла авария танкера «Эрика» у северо-западных берегов Франции. 15 000 тонн нефти выплеснулось на заповедные берега Нормандии. Заметим, что именно эта авария вынудила ИМО разработать ускоренный план по выводу из состава наливного флота однокорпусных танкеров.

Очередная заметная катастрофа в истории международного судоходства разразилась 13 ноября 2002 года. Однокорпусный танкер «Престиж» с грузом тяжелого мазута сел на мель у северо-западного побережья Испании. В результате аварии произошла утечка 25 000 тонн мазута. Пятно нефти достигло площади 200 квадратных километров. Но в затонувшем танкере осталось еще 53 000 тонн мазута. По оценке экономического института *Varrie de la Maза* затраты на очистку только побережья Галисии составят около 2,8 миллиардов долларов...

Сейчас очень много пишут и порой не без политических спекуляций о безопасности морских и речных перевозок нефти. Однако мало об этом говорить, надо предлагать пути и методы снижения транспортного риска, а, главное – делать!»

Мы беседуем с автором статьи в его рабочем кабинете, похожем, несмотря на все усилия дизайнеров, не на лощеную обитель топ-менеджера, а на штаб стратега, разра-

батывающего очередную операцию: на стенах карты, схемы, маршруты...

– Анатолий Александрович, статистика утверждает, что половина всей добываемой в мире нефти транспортируется морем...

– Да, это так. А каким образом переправлять аравийскую, скажем, нефть на американский континент, как не танкерами? Идея трансатлантического трубопровода даже не обсуждалась. Только танкеры.

Выгода и риск всегда идут рука об руку. Разломы танкеров и губительные разливы нефти, немалые затраты на покрытие экологического ущерба — ничто не останавливает и не остановит движение нефти по морям.

Мировой опыт транспортировки нефти показывает, что крупные нефтяные компании, такие, как «Шелл», «Шеврон», «Эксон», «Несте», «Мобил» и другие, делают акцент на создание собственного флота и строительство нефтяных терминалов в различных портах мира. В частности, в составе нефтяного консорциума «Шелл Ройял Датч групп» — 79 танкеров. Собственный и зафрахтованный в длительный тайм-чартер флот крупных энергодобывающих компаний перевозит на сегодняшний день 85-90 процентов угля и нефти.

– Этим же путем идет и ЛУКОЙЛ?

– Водный транспорт был и остается важнейшим звеном транспортной инфраструктуры нашей компании, куда кроме нефтеналивных судов входят и перевалочные нефтетерминалы ЛУКОЙЛа. А их у нас сегодня немало. Только речных — 12 терминалов, самые крупные из которых в Волгограде, Перми и Астрахани. Ну и морские — в Высоцке, Варандее, в Калининграде... И все работают без простоев. Вот только за 10 месяцев прошлого года с лукойловских морских и речных терминалов было перевезено водным транспортом 3,2 миллиона тонн нефти и 9,4 миллиона тонн нефтепродуктов. Представляете себе, какой это вал? Так что перевозили морем нефть и будем перевозить, несмотря на все заклинания балтийских политиков. Вот размещаем сейчас заказы на строительство уникальных танкеров усиленного ледового класса ЛУ 7, способных самостоятельно преодолевать лед толщиной

до полутора метров, и двух вспомогательных судов – ледокола и дежурного буксира-снабженца. Ведутся проектные работы по обустройству месторождения имени Ю.Корчагина на Северном Каспии, где мы поставим в следующем году плавающее нефтехранилище для перевалки нефти на танкера дедвейтом до 12 000 тонн. А в Высоцке после пуска второй очереди мы обрабатываем океанские танкеры дедвейтом более 100 000 тонн.

– Кстати, как Высоцкий терминал пережил морозы нынешней зимы?

– Нормально пережил. Правда, Финский залив сильно замерз и возник ажиотажный спрос на ледоколы. Но мы разрушили обстановку и простоев у нас не было, несмотря на тяжелейшую ледовую обстановку...

– Анатолий Александрович, понятно, чем и как Компания может бороться за чистоту моря вокруг нефтяных платформ и терминалов, а вот может ли она оказывать влияние на безопасность морских перевозок нефти?

– Может. И должна оказывать свое влияние на безопасность судоходства. По меньшей мере на двух этапах: это, во-первых, при выборе танкера, взяв в толк его возраст, то есть степень технической изношенности, взвесить, насколько современно его навигационное оборудование, есть ли у него второй корпус и так далее. Во-вторых, безопасность судовождения мы можем обеспечить тем, как мы принимаем танкер как на подходах к терминалу, так и на этапе швартовки и обработки танков-цистерн. Для этого тоже необходимы и опытные лоцманы, диспетчеры, буксировщики и бункеровщики, необходимо современное навигационное оборудование. Слава Богу, всем этим мы располагаем в достаточной степени.

Вы бывали на башне СУДС в Высоцке?

* * *

Да, я бывал на этой замечательной антенной башне Системы управления движения судов (СУДС). Как и всякого новичка, меня заставили подняться по ступенькам железной винтовой лестницы – ну, не скажу, на высоту Останкинской телебашни, однако тоже высоко и мало мне не показалось. Эта башня – гордость Высоцка и гор-

дость ЛУКОЙЛа. Она, можно сказать, жемчужина СУДС всего Финского залива. Даже у финнов такой нет. Букет ее разнообразных антенн позволяет вести точнейшее радиотехническое и даже телевизионное наблюдение за дальними подходами к терминалу, глубоководным каналом, акваторией нефтяного порта. Тем более, проводка огромных танкеров к причалам всегда осуществляется с помощью лоцманской службы, а швартовка их – с помощью новейших лазерных дальномеров, измеряющих не только дистанцию от кормы и носа – в сантиметрах, но и едва заметную скорость, любое ускорение судна.

Новый судоходный путь, акватория РПК и достигнутые глубины вошли во все НАВИМы – Навигационные Извещения Мореплавателям – документы, хорошо знакомые всем капитанам и штурманам дальнего плавания. Это уже как мировое морское признание нового порта.

Кстати, распоряжением Капитана портов Выборг и Высоцк официально объявлена осадка судов: при следовании к РПК – 8,6 метров, при уходе от причалов терминала с грузом – 13,2 метра.

Все танкера с дедвейтом больше 50 000 тонн проходят фарватер Высоцка только в сопровождении буксира. Первой ласточкой в этом плане – если можно назвать «ласточкой» машину океанского нефтевоза – была проводка к причалам Высоцка танкера «Петропавловск» в сентябре 2005 года. Для работников терминала эта дата – историческая веха...

И все эти ухищрения – ради реальной безопасности судоходства, а не для отмазки от всевозможных инспекций и контрольных инстанций. Ведь движение океанского танкера в теснине Финского залива напоминает всегда опасный проход слона в посудной лавке.

За навигацию 2005 года с морских и речных терминалов ЛУКОЙЛа водным транспортом было перевезено 3,2 миллиона тонн нефти и 9,4 миллионов тонн нефтепродуктов. И ни одного литра пролитой нефти! Может быть, потому, что в течение года на всех морских и речных терминалах ЛУКОЙЛа регулярно проводились специальные

учения разных уровней по отработке действий в аварийных ситуациях.

Так, в июне 2005 года в Финском заливе под руководством Минтранса России было проведено учение второго уровня реагирования по ЛАРН – ликвидации аварийных разливов нефти. Условно на акватории Приморска танкер «сел на камни» и было «пролито» 1600 тонн нефти. С этим «черным приливом» боролись всем миром, забыв про ведомственные рамки – и государственные службы, и аварийные партии частных компаний.

После этих учений в Управлении развития транспортной инфраструктуры ЛУКОЙЛа была подготовлена к внедрению система управления безопасностью для нефтетерминала РПК «Высоцк». Управленцы Компании побывали на подобных учениях в Швеции и Финляндии, вернулись, обогащенные зарубежным опытом и новой техникой. Всего в минувшем году специальное обучение по программе ЛАРН прошли 230 лукойловцев. И не зря. Их знания, умения и опыт пригодились в июле 2005 года, когда по вине судовладельца произошел разлив мазута на Каме – в пункте налива нефтепродуктов «Нижние Муллы» под Пермью. Персонал речного терминала быстро и умело ликвидировал разлив, не допустив утечку мазута в реку.

Разговор на животрепещущую тему продолжился в кабинете заместителя начальника Управления развития транспортной инфраструктуры Александра Геннадьевича Суворова.

– Вы спрашиваете, чем нефтяная, а отнюдь не судходная компания, может реально влиять на безопасность плавания, предотвращать разломы танкеров в море со всеми вытекающими из них ужасными последствиями? Можно ответить на этот вопрос одним словом – веттингом. Что это такое?

Это английское слово знакомо всякому моряку-танкеристу. В международных морских отношениях оно означает особый вид контроля, который позволяет проводить углубленную инспекцию судна для определения, насколько оно соответствует требованиям безопасности и пригодности для перевозки таких огнеопасных и экологически опасных грузов, как нефтепродукты. Полученные данные такого контроля поступают в Базу данных Международного морского форума нефтяных компаний, которая уже действует с 1993 года. Это очень серьезная организация, и ЛУКОЙЛ первой из российских нефтекомпаний ввел с прошлого года систему веттинг-контроля в своей морской инспекции. Можно сказать, что Россия сделала еще один шаг к цивилизованному ведению бизнеса.

Право, стоит подчеркнуть, что ЛУКОЙЛ – единственная российская компания, которая состоит полноправным членом Международного морского форума нефтяных компаний, а значит, нам доступен тот бесценный опыт безопасной перевозки нефти, который накоплен крупными нефтяными компаниями еще с 1973 года.

ОСИМФ – эта аббревиатура, конечно, не столь популярна, как УЕФА, но все же стоит ее запомнить: это и есть

Международный морской форум нефтяных компаний. И если проигрыш любимой футбольной команды доставляет психологический дискомфорт, то проигрыш, то есть авария отечественного танкера может больно ударить и по государственной казне, а значит, и по нашему карману, и по нашему здоровью... Вот почему в ЛУКОЙЛе близко приняли к сердцу новые требования ОСИМФ – провести веттинг-контроль даже несамоходных нефтеналивных барж и судов внутреннего плавания. Как говорится, плыви мой челн без нефтяного следа...

– И что для этого уже сделано?

– Немало. Вот только в минувшем году наша корпоративная Служба безопасности мореплавания (СБМ) провела обследование судов ООО «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть», компании «ЛУКОЙЛ-Шельф Лтд.», провели инспекцию самоходной погружаемой буровой установки «Астра» на Каспии – это наша особая гордость, там все технологические сбросы идут по нулевому циклу, то есть ни капли технической воды в море, даже если эта вода пролилась на платформу с дождем. Ну и кроме того, мы провели доскональную инспекцию – по всем довольно жестким нормативам Международного морского форума – четырех танкеров и тринадцати маломерных судов, а также судов технологического флота не только группы «ЛУКОЙЛ», но и всех дочерних компаний, которые связаны с речным и морским транспортом.

Должен сказать, что многих капитанов столь придирчивые осмотры и проверки их судов, мягко говоря, удивили. Но потом они сами же признали, что экипажи подтянулись и моряки стали строже следить за своей техникой. А это и есть самый главный вклад в предотвращение «черных приливов».

Я вот что еще хотел заметить. В этом году ОАО «ЛУКОЙЛ» потратит на транспортные расходы около 3,5-3,7 миллиардов долларов. Это больше, чем вместе на добычу, переработку и сбыт нефти! Вот таково значение транспортной инфраструктуры в нашей компании.



Воздушный танкер заправляет боевые самолеты прямо в небе.



Самолеты компании «ЛУКОЙЛ-Авиа» на международном авиасалоне в Жуковском.



Анатолий Барков наблюдает за показательными полетами на авиасалоне в Жуковском.



В небе – «Витязи».



Командующий авиацией ВМФ генерал-полковник авиации Владимир Дейнека: «Я жму вам руку как бывшему авиатору!» На авиасалоне в Жуковском.



У вице-президента нефтяной компании Анатолия Баркова налет, как у хорошего летчика.



И высоко в небе можно решать земные вопросы. На борту «летающего салона» компании «ЛУКОЙЛ-Авиа» президент Ингушетии Руслан Аушев.



Этот летательный аппарат легче воздуха поднялся в небо в честь 5-летнего юбилея компании «ЛУКОЙЛ-Авиа».



Винтокрылые машины пополняют авиапарк ЛУКОЙЛа. Предпродажные испытания вертолета.



Анатолий Барков сам проверяет бортовое оборудование новоприобретенной машины.



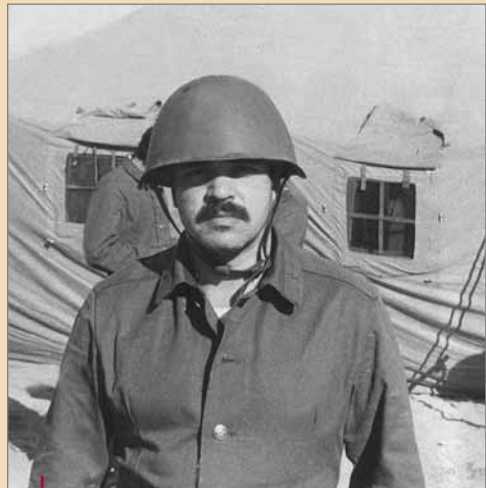
На совещании работников Департамента корпоративной безопасности.
Справа налево: Анатолий Барков, Вагит Алекперов, Станислав Изотов.



Вице-президент ОАО «ЛУКОЙЛ» Анатолий Барков с руководством Департамента корпоративной безопасности.



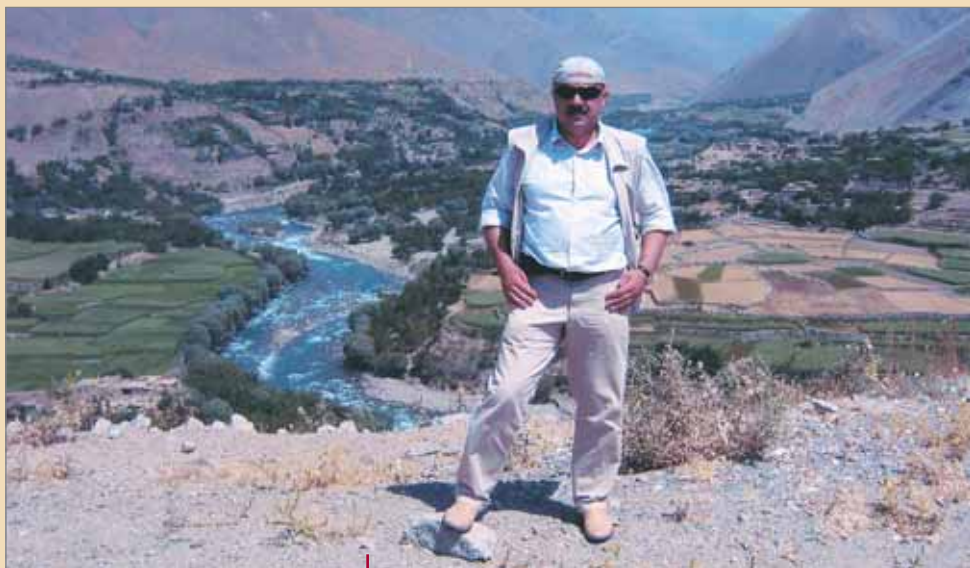
Дворец Амина после штурма.



Старший лейтенант спецназа КГБ «Зенит» Валерий Курилов – один из тех, кто штурмовал дворец Амина. Кабул. 1979 г.



Станислав Изотов (в центре) и Игорь Волошин (справа) в Афганистане. На этот раз командировка не военная. Кабул. 2005 г.



Глава департамента корпоративной безопасности Станислав Изотов в долине Паншер. Есть о чем вспомнить ветерану легендарного «Вымпела». Афганистан. 2005 г.



Бойцы Агентства «ЛУКОМ-А» на тренировке. В машине – преступник...



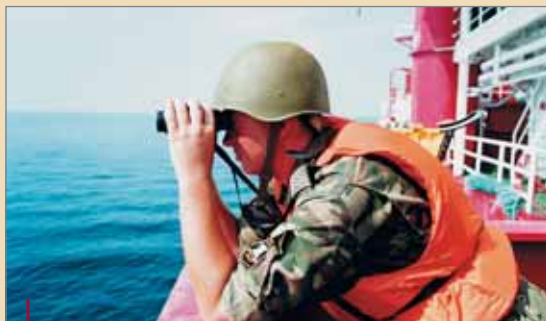
... Преступник обезврежен.



Тактические учения по обороне нефтяных объектов в море идут с участием кораблей Каспийской флотилии. На палубе «Астры» министр обороны РФ Игорь Иванов. В центре – вице-президент ОАО «ЛУКОЙЛ» Анатолий Барков. Каспий. 2004 г.



Морские диверсанты выдвигаются к нефтяной платформе. Эпизод учений на Каспии.



Противодиверсионная вахта несетя бдительно. Эпизод учений на Каспии.



Анатолий Барков знакомится с оружием подводного спецназа. Эпизод учений на Каспии.



Анатолий Барков и Станислав Изотов на соревнованиях по рукопашному бою среди региональных подразделений Агентства «ЛУКОМ-А» в Буденновске.



Стремителен бросок бойца с эмблемой «ЛУКОМ-А».



Анатолий Барков поздравляет победителей соревнований по рукопашному бою в Буденновске.



Вагит Алекперов и Анатолий Барков на корпоративном вечере. Справа – дочь Оксана.



Юбилар в окружении самых близких людей: Валентина Николаевна, дочь Оксана с мужем Михаилом, внук Анатолий.



Два Анатолия. Буду, как дедушка.



Семейный вальс. Валентина и Анатолий Барковы. Всю жизнь – вместе.



Дочь Оксана с мужем Михаилом на 50-летнем юбилее отца.



Торт юбиляра – так представляют себе Коголым мастера-кондитеры.



Семья Барковых. Слева направо: сын Виталий, Валентина Николаевна, Анатолий Александрович, дочь Оксана и невестка Людмила.



Главный бухгалтер компании Любовь Хоба поздравляет Анатолия Баркова с 50-летием.



«Анатолию Баркову – много лет!» За столом - друзья, земляки, сослуживцы. Справа – глава департамента общественных связей Александр Василенко.



Портрет почетного нефтяника Юрия Корчагина.



Анатолий Барков в Оптиной пустыни.



Президент ОАО «ЛУКОЙЛ» Вагит Алекперов вручает Анатолию Баркову медаль «Заслуженный работник Компании».



Анатолий Барков – на крутом вираже.



Горнолыжник Анатолий Барков – на пьедестале почета.



Еще не вечер. Но внуки на руках. Анатолий Барков и Вагит Шарифов.

О том, как строили РПК – распределительно-перегрузочный комплекс на острове Высоцкий, я подробно рассказывал в предыдущих книгах серии «Вагит Алекперов и его команда». В стороне остался лишь интереснейший объект, который напрямую связан с транспортной темой. Это так называемая в народе «дуга Баркова» – железнодорожная ветка, позволившая направлять нефтеналивные поезда прямо на терминал, не заходя в Выборг и не забывая там станцию предлинными составами из цистерн с опасным грузом. Выборгжане должны оценить эту транспортную новацию ЛУКОЙЛа. Однако благое и на первый взгляд нехитрое дело – сложно ли отвести от главного хода полуторакилометровую ветку – на практике обернулось труднейшей инженерной задачей. Ведь пути надо было прокладывать не просто по карельскому бездорожью, забитому гранитными валунами, а по болотной трясине.

С начальником Управления развития транспортной инфраструктуры Владимиром Лившицем мы ехали в Высоцк как раз мимо этой легендарной трассы. Кстати говоря, Лившиц и сам профессиональный железнодорожник.

– Сотрудниками «Ленгипротранса» и бывшего ЛИИЖТа (Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, а ныне государственного университета путей сообщения), – рассказывал Владимир Зиновьевич, – был разработан уникальнейший проект: построить свайную железную дорогу. Не эстакадную, каких в мире немало, а именно свайную, то есть пробить трясины 14-метровыми железобетонными столбами в шесть рядов, а потом отсыпать полотно. Впрочем, отсыпать не то слово – кропотливо соорудить многослойную – в девять слоев! – «гать». На песчаную насыпь укладывается

**РЕЛЬСЫ
НА СВЯХ?
В КНИГУ
РЕКОРДОВ!**

слой геотекстиля, затем 20-сантиметровый слой щебня, поверху – георешетка, на нее 30-сантиметровый слой щебня, снова георешетка и снова щебеночный пласт толщиной до полуметра, затем полметра – песчаная прослойка, георешетка, слой геотекстиля и наконец основной грунт – текучие глины, и только потом уже отсыпалась сама щебеночная насыпь, в которую укладывали шпалы и рельсы. В мире нет подобной дороги – на свайно-ростверчковом основании. Она, безусловно, войдет в классику дорожного строительства.

И традиционный – последний – костыль, который вбивал Барков, был вовсе не «серебряным», а по стоимости одного метра такого полотна – уж точно золотым, безо всяких кавычек. Так что обширнейшая сеть российских железных дорог приросла еще на полтора километра, но каких! А с учетом общей длины путевого развития на новой станции Пихтовая и на самом терминале – на все двадцать четыре.

Много ли личных имен приросло к геометрическим понятиям? Квадрат Малевича, вольтова дуга, петля Несетерова, лента Мёбиуса... Теперь в этот ряд встала и «дуга Баркова» – невольный памятник ЛУЖКОЙЛу и одному из его вице-президентов, никогда не щадивших себя ни в труде, ни в службе.

Астроительные работы в Высоцке еще продолжаются. К тому времени, когда выйдет эта книга, скорее всего, завершится третья пусковая очередь комплекса РПК.

О масштабе и объеме уже проделанной работы можно судить по сухим цифрам «Аналитической записки о результатах работы за 2005 год» лукойловского «министерства транспорта»:

«...Завершена работа по дноуглублению судоходного пути, подходного канала и акватории причалов терминала. На маневровой акватории, акваториях причалов и причалов портофлота, на подходном канале дноуглубление выполнено до проектных отметок. Экономия затрат на проведение дноуглубительных работ при сооружении подходного канала составила более 5,0 миллионов долларов.

Завершение работ по дноуглублению позволяет принимать танкеры дедвейтом 50-80 тысяч тонн и получить значительную экономию средств на транспортировку нефти и нефтепродуктов. В сентябре сего года осуществлено сопровождение первого захода под погрузку на РПК крупнотоннажного танкера «Петропавловск» дедвейтом 106 000 тонн с использованием специального эскортного буксира.

...В настоящее время объем железнодорожных перевозок на РПК составляет 7 миллионов тонн в год. Проводится работа по дальнейшему увеличению объемов перевозок до 12 миллионов тонн в год».

За этими, как принято говорить, сухими строками стоит каждодневный напряженный труд Анатолия Баркова и возглавляемых им людей. Впрочем, конечно же не только возглавляемых, а руководимых, направляемых, проверяе-

мых... В каких единицах измеряется управленческий труд? Числом сгоревших нервных клеток? Децибелами начальственного голоса, помноженного на часы совещаний, «оперативок», разнесов, призывов, докладов, телефонных переговоров? А может быть, километрами, намотанными на колеса машины во время всевозможных инспекций, контрольных поездок, проверок, приемок?

Я видел, как он проводил оперативное совещание представителей подрядных фирм. Зрелище, достойное кисти автора картины «Совет в Филях». Барков сидел в позе Кутузова, внимательно выслушивая всех – и того, кто строит, а порой недоуменно вопрошал – главного инженера объекта, гензаказчика, и тех, кто отвечал на эти вопросы, как это всегда случается на подобных «разборках», обиженно-виновато, кивая на субподрядчиков и смежников, или же рапортовали с лукавой бодростью, мол, есть отдельные прорехи, но наведем, сделаем, закроем...

Барков походил на усталого школьного учителя, который слушает ответы учеников, прекрасно понимая, что стоит за каждой проговоркой и отговоркой, за каждым оправданием и изворотом, за каждым обещанием. Вмешивался он изредка – и всегда неожиданно, задавая вопросы с убийственной точностью, комментируя неубедительные ответы коротко и едко, но без ругани и угроз. Чувствовалось, что все это он уже слышал много лет назад и много лет подряд – и в Октябрьском, и в Когалыме...

После «оперативки» я подошел к бывшему «когалымцу», а ныне начальнику управления строительством РПК «Высоцк» Юрию Борисовичу Бородавину. Почему-то он очень обрадовался возможности покинуть свой объект хотя бы мысленно и перенестись в воспоминаниях в далекие сибирские годы – в эпоху «битвы за большую нефть» Самоглора, «великих побед и свершений», о которых, впрочем, можно говорить безо всяких кавычек и прочих околичностей:

– Я вам так скажу – под руководством Анатолия Александровича Баркова в Когалыме возникла одна из лучших команд в области капитального строительства. Начинали мы с ним новое месторождение, строили ДНС-5 –

дожимно-насосную станцию, делали расширение промысла в районе ДНС-3. Только с его энергией можно было сплотить таких немислимо разных людей. Никто не смог бы ему сказать – «я это делать не буду!» Раз Барков сказал – надо это сделать, значит, именно это, каким бы трудоемким и даже опасным делом оно не было, сделают. Причем все это без надрыва, крика, угроз. Вначале было слово.

Вот и наше нынешнее строительство – по темпам, по подходу к качеству, по отношению к делу вообще – это продолжение Когалыма, его традиций и духа. Это школа Западной Сибири. Можно даже так сказать: Высоцк – это дитя Когалыма.

Ну а кроме рабочих Барков умел решать и социальные вопросы, прекрасно организовать отдых с выездом на природу, праздники: день Нефтяника, день Строителя, Новый год. Всегда к нам артисты приезжали, музыканты известные.

Мы с ним много и на вертолетах полетали, и на машинах поколесили, когда новые месторождения осваивали. Иногда по два-три раза в день выезжали на объекты. И совещания-оперативки умеет проводить толково. У него в уголке не задремлешь... Умеет струну натянуть.

Умеет и ответственность на себя взять. А если надо, и прямое руководство. Помню, на Западном Сарыме мы врезку делали, так Барков, уже будучи начальником НГДУ, на одной из вышек полтора суток с рабочими провел – дело налаживал. Так что в кабинетном стиле управления его никто не сможет обвинить. Это ведь тоже талант своего рода – управленческий.

Где бы я ни бывал по лукойловским делам, с кем бы ни встречался, в разговорах так или иначе поминался Барков, и всегда добрым словом. Санкт-Петербург... Адмиралтейские верфи. Готовится к спуску очередной лукойловский танкер – «Калининград». Мы сидим в кают-компании с Георгием Касаткиным. Ждем, когда приедет вице-президент Анатолий Барков для осмотра нового корабля.

– Я с Анатолием Александровичем поездил немало, – рассказывал Касаткин за чашкой чая, – и по заграницам,

и по «медвежьим углам» Севера, и по портам, по верфям... Где мы только не бывали. И вот что характерно, в какой город с ним ни приедешь, он обязательно найдет время, чтобы посмотреть местную достопримечательность – музей ли, парк, памятник, храм. Другой бы закачался в бар или в ресторан, душу отвести да стрессы снять. А Барков стрессы снимал, приобщаясь, не знаю, как сказать – к вечности что ли, к прекрасному, необычному.

Однажды в Питере была международная выставка по судостроению. Осмотрели мы ее, а потом я Баркову и говорю: «Вы, конечно же, все самое интересное в Петербурге повидали, но есть место, где вы точно не были».

«Где?»

«А в музее подводного флота!»

И повез его в музей своей альма-матер – Высшего военно-морского училища подводного плавания. Там у нас такой закрытый музей был – торпеды, ракеты, модели подводных лодок – не закуток какой-нибудь, а три-четыре зала. Музей этот организовал фанат истории подводного флота отставной капитан 1 ранга весьма преклонных лет – экспонаты добывал, сам все делал, сам и экскурсии водил. Энтузиаст одним словом. Все он нам показал, рассказал... И вот что интересно – Барков, у которого голова забита миллионами дел, проникся увлеченностью этого деда и спрашивает: «В чем ваш музей испытывает нужду?» Директор, не долго думая, сразу доложил: «Нам нужен телевизор и видеомаягнитофон, чтобы я курсантам мог показывать военную кинохронику». «Будет вам телевизор!» И тут же при мне позвонил генеральному директору компании «ЛУКОЙЛ-Санкт-Петербург» господину Варганову и поручил ему озаботиться проблемой музея. «Чтоб завтра была видео-двойка!» На другой день курсанты уже распаковывали новехонький телевизор и видеомаягнитофон. Теперь там табличка укреплена – «Дар нефтяной компании «ЛУКОЙЛ». Вроде бы мелочь, штрих. Но ведь человек-то виден!

В ЛУКОЙЛе вообще работать приятно. Здесь тон рабочей жизни задают не аппаратчики, а профессионалы, люди, знающие свое дело и дорожащие им. Здесь подкю-

верная борьба чиновников сведена к минимуму. Здесь престиж человека определяется не прошлыми заслугами, не высотой его кресла и не крутизной иномарки, на которой он ездит, а его знаниями, профессионализмом, тем вкладом, который он вносит в общее дело.

Вот Барков – ярчайший представитель такого – лукойловского – стиля работы. К нему можно придти с самым трудным, самым щекотливым вопросом, скажем, финансовым и совершенно личным. Он никогда не отрежет – «нет!», не отфутболит тебя к другому начальнику, не отделается от твоей проблемы невнятными словесами. Он найдет выход из положения, пусть даже не тот, который ты ожидал, но все-таки выход, компромисс, который в принципе, спасает твое положение.

Я-то послужил по штабам, по аппаратам, знаю – такое отношение к человеку дорогого стоит.

**...И ДРУГИЕ
«ОКНА
В ЕВРОПУ»**

Ижевское – это вовсе не в Удмуртии, а на самом крайнем западе России – в Калининградской области, в регионе, давно и прочно освоенном ЛУКОЙЛом. Наряду с Высоцком и Варандеем – это третья опорная точка в транспортной инфраструктуре Компании.

Морской терминал в поселке Ижевское – официальное название КНТ (Комплексный Нефтяной Терминал) – несколько меньше по размаху, чем РПК в Высоцке, но и у него есть простор для развития. Инженеры и экономисты из ведомства Баркова занимаются этим вполне конкретно. Инвестиционный проект расширения КНТ «Ижевское» продуман и просчитан аж на 30 лет вперед – до 2036 года!

Намечено строительство новых приемоотправочных железнодорожных путей, железнодорожной эстакады, технологических насосных станций и части резервуарного парка.

На втором этапе развития планируется создание внешне-го рейдового перегрузочного комплекса, куда будут подходить океанские танкеры.

– С вводом в строй всех этих объектов, – рассказал начальник Управления транспортной инфраструктуры Владимир Лившиц, – мощность терминала в Ижевском возрастет до 10-12 миллионов тонн в год.

Новый нефтяной порт в Калининграде – это продолжение геостратегии экономическими средствами. Не трудно догадаться о его роли в условиях политики «закручивания вентилей» на трассах российского нефтяного бизнеса, которую столь активно ведут государственные деятели стран Балтии.

Не оставляют без внимания специалисты Управления и южное направление, даром, что именуется оно Северным Каспием. Именно там, где развернуты вполне масштабные работы по добыче нефти из моря, на шельфе,

будет создаваться и спускаться на воду специальная плавающая техника, которая поможет морским нефтяникам без проволочек – быстро и безопасно – управляться с добытым «черным золотом». С этой целью запланирован точечный причал для танкера-накопителя, с которого будет перегружаться нефть на наливные суда типа «река-море».

Плавающие нефтехранилища (ПНХ) – на Северном Каспии и Крайнем Севере (в Варандее) уже доказали свою экономическую выгоду и теперь прочно вписались в концепцию оптимального вывоза углеводородов, которую разрабатывали и продолжают разрабатывать думные головы Управления развития транспортной инфраструктуры. Именно они уже предложили Баркову и другим высшим руководителям Компании схемы транспортировки нефти с месторождений Северного Каспия с перевалкой в портах Махачкалы и Новороссийска, а также продумали транспортировку нефти и газа с Яламо-Самурского участка Каспийского моря на условиях совместного разделения продукта.

Ими же создана логистика транспортировки сжиженного газа из портов Мурманска и Архангельска в порты Европы, США и Японии; детально проработана схема вывоза газа и газового конденсата с месторождений Большешетской впадины.

**«ЛУКОЙЛ-
ТРАНС»**

Среди многих ответственных должностей и постов, которые занимает вице-президент НК «ЛУКОЙЛ» Анатолий Александрович Барков, есть и такая – Председатель Наблюдательного совета ЗАО «Транспортная компания «ЛУКОЙЛ-Транс». Это все тот же транспортный сектор, что Управление развития транспортной инфраструктуры, о котором шла речь ранее, только уже не в морском и речном, а сухопутном – авто-железнодорожном варианте.

– Если в двух словах определить, что такое ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс», – поясняет Анатолий Барков, – то можно сказать так: крупный транспортный холдинг, занимающий видное место в инфраструктуре нашей компании. Сегодня «ЛУКОЙЛ-Транс» успешно работает в семи регионах Российской Федерации – от Крайнего Севера (Ненецкий автономный округ) до Нижнего Поволжья (Астрахань). Предприятия Транспортной компании обеспечивают вертикаль ЛУКОЙЛа на всех ее производственных ярусах – от добычи углеуглеродного сырья до сбыта готовой продукции.

В самом деле – железнодорожные и автомобильные колеса сопровождают движение нефти и сжиженного природного газа на всех технологических этапах, будь это транспортировка нефти в автоцистернах или транспортно-экспедиторское обслуживание железнодорожных перевозок по России и за рубеж.

Рассказ Баркова продолжает генеральный директор ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс» Почетный нефтяник, заслуженный работник ОАО «ЛУКОЙЛ» Михаил Михайлович Смоляев:

– Наша транспортная компания была создана в 1994 году. Самое живое участие в создании столь важного сектора нефтяного холдинга принимали президент ОАО «ЛУКОЙЛ» Вагит Алекперов и вице-президент Анатолий Барков, возглавивший сначала Совет директоров, а теперь Наблюдательный совет Транспортной компании.

На первом этапе становления «ЛУКОЙЛ-Транс» важнейшей задачей стало организационное и технологическое объединение разрозненных железнодорожных цехов в единый комплекс, который позволял бы проводить единую маркетинговую политику в нефтяной компании и на железнодорожном транспорте. То была вынужденная мера в условиях правовой неурегулированности взаимоотношений МПС с клиентурой. Затянувшееся реформирование железнодорожного ведомства вызывало резкий рост тарифов при общем ухудшении качества подвижного состава и ограничении погрузочных ресурсов.

В том стартовом для нас 1994 году в ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс» работало менее 200 сотрудников и эксплуатировалось поначалу всего 155 вагонов. С их помощью было перевезено 182 000 тонн нефтепродуктов. Сегодня этот показатель превысил 7 миллионов тонн грузов на экспорт и 4 миллиона тонн на внутренний рынок. Наша компания экспедирует и перевозит нефтепродукты, нефтехимические грузы, сжиженное углеводородное сырье во все страны СНГ, Балтии, а также в Финляндию, Польшу, Чехию, Венгрию, Румынию и другие страны.

Мы являемся действительным членом Ассоциации экспедиторов Российской Федерации и ассоциированным членом Международной федерации экспедиторских организаций.

Широк диапазон деятельности автотранспортного комплекса «ЛУКОЙЛ-Транс». Его машины – от специальной колесной техники до комфортабельных лимузинов – обеспечивают как технологические процессы нефтедобычи и ремонта скважин, технологии нефтегазопереработки, так и перевозки грузов и пассажиров по всем дорогам России и дальнего зарубежья. Транспортники ЛУКОЙЛа не только эксплуатируют дороги, но и

строят, ремонтируют их. Для этого создана специализированная фирма «ЛУКОЙЛ-Транс-Строй», имя которой занесено по итогам 2002 года в «Золотую книгу России». Это мощное предприятие, направленное на борьбу с пресловутым российским бездорожьем. Его бульдозеры и грейдеры, самосвалы и асфальтоукладчики работают на огромном пространстве от реки Камы до малонаселенных берегов Баренцева моря. Тысячи и тысячи километров, проложенных и обустроенных лукойловскими дорожниками в тундре и таежных дебрях, продлевают дорожную сеть страны не только для нефтяников, но и для всех россиян, живущих на дальних северах, осваивающих суровые, но благодатные края.

Самолеты ОАО «ЛУКОЙЛ-Авиа» нефть и бензин не перевозят. Но работают они на нефтяной бизнес компании весьма напряженно. У вице-президента Анатолия Баркова, не говоря о других первых лицах ЛУКОЙЛа, пассажирский налет, как у хорошего летчика.

Дела, машины и сотрудники этого не самого большого транспортного подразделения Компании, полагаю, особо близки душе и сердцу бывшего авиатора. Не зря же сержант Барков отдал три года Военно-Воздушным Силам СССР.

Вот только один эпизод, который рассказал мне Георгий Касаткин.

– В германском городе Висмаре был размещен заказ ЛУКОЙЛа на строительство пяти танкеров. К нам, сотрудникам группы наблюдения и приемки судов, относились весьма равнодушно. Подумаешь, какая-то российская нефтяная компания. Мало ли в мире и России других компаний? Тем более, что финансирование первого танкера «Пермь» шло тогда по довольно сложной схеме. И тут на спуск корабля прилетела делегация ЛУКОЙЛа во главе с вице-президентом Анатолием Барковым. Встречали его и директор висмарской верфи, и довольно много высокопоставленных немцев. Встречали на бывшем военном аэродроме, кстати, некогда самом крупном в системе стран Варшавского договора. И тут совершает посадку самолет Як-42, а на нем по всему борту огромная надпись «ЛУКОЙЛ». До сих пор с удовольствием вспоминаю, как изменились лица у встречавших нас «хозяев поля». Они просто обалдели – ничего себе Компания!

Ну, и после этого отношение к нам резко изменилось. Одним словом – зауважали.

Вспоминается по этому же поводу рассказ представителя ЛУКОЙЛа в Лондоне Олега Яковичского:

– ...Как-то до нового года оставался день – жена уже готовила праздничный стол, и вдруг мой тогдашний лондонский шеф Валерий Павлович Головушкин говорит мне: «Срочно собирайся, летим в Румынию!» А у меня еще и день рождения 2-го января! Эх, все прахом! Как когда-то на военной службе – боевая тревога, приказ и – первый пошел! Собрал чемоданчик, поздравил семью с наступающим Рождеством и в самолет. Прилетели в Бухарест служебным лукойловским самолетом. Это важно отметить, потому что потом и это обстоятельство сыграло свою роль. К нефтеперерабатывающему заводу «Петротел» присматривались и другие иностранные компании. Надо было опередить всех. И мы это сделали: купили «Петротел» по самой низкой цене, что называется, с колес. Потом полетели в Бургас. Там возникло нечто вроде тендера. Но болгары нам сказали: «Этот завод купите именно вы!» «Почему вы так уверены в этом?» – спросил я. «А потому что у вас самолет больше, чем у других покупателей!» А ведь так оно и вышло! Мы купили! Потом полетели в Турцию... Оттуда в Москву. За два дня – четыре страны! Но ведь не ради туристских впечатлений летали. Подготовили президенту Компании полную аналитическую справку о состоянии, возможностях и перспективах проектных объектов. На ее основании Алекперов принимал стратегическое решение.

Да, самолеты ЛУКОЙЛа нефть не возят. У них другие, не менее важные задачи. Именно поэтому у топ-менеджеров Компании – что у Маганова, что у Кукуры, что у Баркова налет не меньше, чем у пилота 1-го класса.

В апреле 2001 года в южной части Атлантического океана при невыясненных обстоятельствах затонула самая крупная в мире плавучая нефтяная буровая платформа, принадлежавшая Аргентине.

Об этом сообщили все ведущие информационные агентства мира, теряясь в догадках об истинных причинах этой катастрофы. Разумеется, тщательно обсуждалась и версия диверсионного акта.

Терроризм – мрачное знамение нашего времени. Промышленный шпионаж, похищение крупных бизнесменов и членов их семей – все это вынуждает ЛУКОЙЛ, как, впрочем, и все остальные нефтяные компании мира, выделять немалые средства на корпоративную безопасность.

С представителями этой службы встречался каждый, кто входил в двери офисов и предприятий ЛУКОЙЛа. Рослые плечистые парни, выправке которых позавидуют и бойцы кремлевского полка, внимательно вглядываются в документы, а потом столь же изучающе – в лица посетителей. Затем бюро пропусков, где суровость стражей корпоративного порядка скрашивается приветливостью и милovidностью сотрудников, выдающих электронные карточки-пропуска. Наконец, последний рубеж – турникет при интроскопе, где проверяется содержимое портфелей и сумок, а заодно и еще раз документы.

С сотовыми телефонами, с тех пор как они стали оснащаться встроенными фотокамерами, вход воспрещен. Для сотовых телефонов в вестибюлях лукойловских офисов установлены камеры хранения с множеством маленьких ячеек. Как правило, большинство их уже заполнено, и строгие металлические шкафы заливаются на все лады самыми экзотическими телефонными трелями – от хрю-

канья дикого кабана до первых фраз классических симфоний, не говоря уже о мелодиях популярных песен. Право, стоит послушать эту музыкальную шкатулку.

Всякий раз, когда я прохожу проверку через интроскоп в главной штаб-квартире ЛУКОЙЛа на Сретенке, я надеюсь, что лукойловский «чекист» не обнаружит запрятанную в недра туго набитого портфеля цифровую фотокамеру и диктофон. И всякий раз я нарываюсь на вопрос – «А это что у вас такое?» Я объясняю, что это фотокамера и диктофон, которые нужны мне для работы и которые разрешены мне для внесения в главное здание. Сотрудник охраны достает скоросшиватель с копиями разрешительных писем и начинается поиск моей бумаги. На это уходят лишние минуты и мне всегда жаль их. Но что поделать – служба, безопасность, порядок. И ни одна из моих надежд, что на сей раз удастся проскочить без листания надоевшего талмуда, ни разу не оправдалась за годы и годы работы с ЛУКОЙЛом.

Правда, первое мое знакомство с сотрудником охранной компании «ЛУКОМ-А» было весьма интересным и даже приятным.

Листаю старый блокнот семилетней давности:

«...На поединок я вызвал его от имени издательского дома «Смена». Он – Андрей Антонов – защищал честь нефтяной компании «ЛУКОЙЛ». На нем и майка фирменная была – «ЛУКОЙЛ».

Армрестлинг – красивый честный мужской спорт: рука в руке – кто кого?

Конечно, он страшно удивился, но ничуть не испугался, потому что он был как-никак чемпионом России и Европы, а я детренированным любителем. И, конечно же, он в несколько секунд положил мою правую. Но честное слово, испытать мощный чемпионский натиск – то же самое, что сыграть с Василием Смысловым в шахматы, тем более, что армрестлинг – рукоборство – не так прост, как кажется с первого взгляда.

– Тут своя тактика, свои комбинации, – говорит Андрей Антонов, тренер охранных служб ЛУКОЙЛа. – Как в шахматах – и дебют, и миттельшпиль, и эндшпиль.

Самая яркая звезда «внутрилукойловского» спорта, пожалуй, именно он – рукоборец Андрей Антонов. Чемпион Европы по армрестлингу работает в нефтяной компании тренером в системе ведомственной охраны. О его тренерском таланте можно судить хотя бы по одному факту: Антонов подготовил чемпиона мира по армрестлингу – Константина Задымова.

Самое удивительное, что свою спортивную карьеру Антонов начинал с прыжков в высоту. Нужно видеть этого богатыря под два метра ростом, чтобы понять, каково ему было брать двухметровую планку. Он брал... И не только такие планки. ЛУКОЙЛ – это та же высота, и попасть в Компанию непросто. Но он попал. Как же это случилось? Может быть, потому, что отец геолог?

Нет, отец здесь ни при чем, хотя жизнь в Магадане, столице сурового края, безусловно, наложила отпечаток на характер Андрея. Просто он шел по жизни так, что его не могли не заметить те, кто отбирает для ЛУКОЙЛа самое лучшее.

В армии Антонов служил не где-нибудь, а в московской комендатуре. Затем Московская государственная академия физической культуры. Закончил ее с отличием. Кстати, именно в академии и начал всерьез заниматься армрестлингом. Потом были чемпионаты Европы в Чехии и Литве. Там он и стал чемпионом континента. Лавры лаврами, но на жизнь Антонов зарабатывал тем, что служил телохранителем у директора одного из московских хлебозаводов.

Его судьбу решили не европейские чемпионаты, а закрытые соревнования среди охранных агентств «Интерстронг». Вот тогда-то и предложили ему стать «нефтяником», то есть перейти в охранный ведомство нефтяной компании в качестве тренера. Антонов с радостью согласился. Теперь обучает древнему, как мир, искусству рукоборства бойцов ЛУКОЙЛа».

К сожалению, Андрей Антонов сегодня в ЛУКОЙЛе уже не работает, ушел все-таки в чистый спорт. Но в системе ЛУКОМ-А сегодня не мало других интересных людей. С некоторыми из них я познакомился благодаря те-

матике этой главы, посвященной охранной деятельности ЛУКОМ-А.

Эта приставленная через дефис литера «А» ассоциируется с первой буквой знаменитого спецназовского подразделения «Альфа». Возможно, совсем не случайно.

У ЛУКОЙЛа есть возможность приглашать на работу лучших специалистов чуть ли не из всех структур нашего общества. В том числе едва ли не из всех силовых ведомств. Прежде всего из бывшего Комитета государственной безопасности СССР. Именно они в первую очередь сумели наладить четкий, надежный и строгий охранный режим в ведущей российской нефтяной компании. И суть его, конечно же, не только в бдительной проверке пропусков...

Департамент корпоративной безопасности входит в «зону ответственности» вице-президента ЛУКОЙЛа Анатолия Баркова точно так же, как и Управление развития транспортной инфраструктуры, как и ОАО «ЛУКОЙЛ-Информ», как и многие другие самые разнородные подразделения. И потому рассказ о «чекистах ЛУКОЙЛа» особый.

Я не случайно начал эту главу с сообщения ИТАР-ТАСС о гибели в Южной Атлантике крупнейшей в мире принадлежавшей Аргентине плавучей нефтяной буровой платформы. У ЛУКОЙЛа сегодня тоже стоят в морях и свои буровые, и свои добывающие нефтяные платформы. В районе одной из них – знаменитой красавицы «Астры» на Северном Каспии в 2004 году были проведены маневры кораблей Каспийской флотилии. Цель учений – охрана уникального морского объекта от действий международных террористов. Насколько ответственна и важна сегодня эта задача, говорит то, что за действиями российских кораблей вокруг лукойловской платформы наблюдал сам президент России Владимир Путин.

Концепцию охраны морских объектов нефтегазовых компаний разрабатывали не только специалисты бывшего КГБ, но и офицеры-подводники ВМФ России. В ней утверждается, что вопросы противодиверсионной безопасности и защиты объектов нефтегазового комплекса (НГК) по своей значимости и сложности сопоставимы с проблемами охраны атомных электростанций. И ведь это так. Поэтому авторы Концепции полагают, что задание на эскизный проект морского объекта НГК должно быть рассмотрено в ФСБ, МВД, Службе внешней разведки и Главного штаба ВМФ.

Концепция предполагает обязательные запрещения для всех кораблей и судов, находящихся в районе охраняемой зоны объекта (для трубопровода, в полосе моря шириной не менее 4-х миль), таких действий как:

- движение курсами вдоль линии трубопровода;
- постановку на якорь;
- остановку корабля (судна) и покладку его в дрейф (зависание – для вертолетов, посадка на воду – для гидропланов);

**ДЖЕЙМСАМ
БОНДАМ
ПОСТАВИТЬ
ЗАСЛОН**

- ведение рыбной ловли всеми видами орудий лова;
- сброс любых предметов или контейнеров (в том числе и мусора) за борт;
- спуск на воду шлюпок, катеров и иных плавсредств.

Район трассы трубопровода должен быть всегда закрыт для проведения учений, стрельб и других видов боевой учебы военно-морских флотов стран всего мира (то есть свободное военное мореплавание в районе будет невозможно).

Все перечисленные ограничения, с соответствующими навигационными описаниями, должны быть урегулированы с мировым сообществом в виде частных изменений в нормах международного морского права.

Очевидно, что «пульта освещения подводной обстановки» объекта НГК должен быть включён в общую систему освещения подводной обстановки флота по месту действия.

Конечно, нельзя исключать и того, что диверсанты, с высокой вероятностью, будут доставляться в район объекта на маломерных гребных или парусных судах, что наиболее применимо в тёплых морях.

Исходя из той или иной вероятности ожидаемой угрозы, видно, что проектируемая система охраны морского объекта НГК помимо системы подводного наблюдения (СПН) должна включать в себя:

- радиолокационную и оптическую системы освещения надводной обстановки для обнаружения малоразмерных целей на подходах к охраняемой зоне объекта, на всей её протяжённости;
- стационарную гидроакустическую систему обнаружения малоразмерных подводных целей в охраняемой зоне активного типа. Система должна будет переходить в режим целеуказания по команде от систем освещения надводной или подводной обстановки;
- систему обезвреживания или уничтожения обнаруженных в охраняемой зоне малоразмерных целей на безопасном (для объекта) расстоянии;
- единую систему сбора и обработки информации об обстановке в охраняемой зоне.

Такова теория охраны только нефтегазовых морских платформ. А еще должны быть – и они есть – научно разработанные с учетом диверсионных возможностей современных Джеймсов Бондов охранные программы для нефтяных терминалов, танкеров, железнодорожных наливных эстакад, нефтехранилищ...

Так что охранная служба – это многогранное дело самых разноплановых специалистов. И над всеми этими непростыми задачами наверняка ломают голову и «чекисты» ЛУКОЙЛа.

Все мы живем в очень непростое время. Конечно, это уже не «ревущие девяностые» с их бесконечными реформами, сумятицей, стрельбой и криминальными разборками. Но это еще и не «эра милосердия», о которой мечтали герои известной книги Глеб Жеглов и Володя Шаралов.

Статистика правоохранительных органов из года в год фиксирует повышение общего уровня преступности в стране. При этом около половины всех зарегистрированных в России преступлений составляют хищения чужого имущества (кражи, грабеж, разбой), а более трети преступлений экономической направленности составляют тяжкие и особо тяжкие преступления.

В справедливости этих статистических данных мы убеждаемся на конкретных примерах, а иногда и на собственном опыте. Всем известно, что дерзкие налеты вооруженных преступных групп на торговые точки, автозаправочные станции и прочие объекты уже давно не редкость, а суровая действительность. А уж про нападения на граждан и их жилища и говорить не приходится. Серьезный ущерб несут производственные и коммерческие структуры от действий мошенников, которые всю используют различного рода подставные фирмы и так называемые фирмы-однодневки. Чуть зазевался коммерсант, поверил на слово, не проверил документы – ни товара, ни выручки: ищи ветра в поле!

А теперь представим себе нефтяную компанию «ЛУКОЙЛ», в которой работает свыше 150 тысяч человек, представим дочерние общества этой компании, которые работают в 50 субъектах России, регионах ближнего и дальнего зарубежья. Представим несколько тысяч автозаправочных станций в России и за рубежом, многокилометровую сеть нефте- и продуктопроводов. А кроме

этого еще и нефтеперерабатывающие заводы, нефтебазы, склады, офисы, жилые поселки...

Оградить персонал, объекты и результаты труда многотысячного коллектива от преступных посягательств призвана действующая в Компании система подразделений корпоративной безопасности.

Несколько слов о начальнике Департамента корпоративной безопасности ОАО «ЛУКОЙЛ» Станиславе Петровиче Изотове.

Он – человек бывалый во всех отношениях. За его плечами огромный житейский и профессиональный опыт. В 1979 году молодой курянин Стас Изотов закончил Свердловское высшее военно-политическое танко-артиллерийское училище. Хладнокровного, выдержанного и толкового офицера заметили. Такие люди нужны для специальных подразделений: там, где требуется не только специальная физическая подготовка, но и незаурядный интеллект, знание тактики, стратегии и много чего другого, где в считанные мгновения нужно принять единственно правильное решение, от которого зависит не только успех операции, но и жизнь товарищей по оружию. Так началась боевая биография молодого офицера. Сначала служба в бригаде специального назначения ГРУ в Забайкальском военном округе, а затем – с 1982 года – в легендарном Отряде специального назначения КГБ СССР «Вымпел».

Начальник управления нелегальной разведки Юрий Иванович Дроздов в своё время так сказал о бойцах этой группы спецназа: «Им не было равных!» Оценка этого человека стоит многого...

В 1982 году Станислав Изотов в составе подразделения спецназа попадает в Афганистан. Эта опаснейшая часть его жизни в документах отражена двумя скупыми строками с весьма красноречивым подтекстом:

«...В период 1982-1983 гг. и 1984-1987 гг. в составе подразделений специального назначения КГБ СССР принимал участие в боевых действиях в Республике Афганистан. Впоследствии проходил службу на руководящих должностях в Группе специального назначения КГБ СССР «Вымпел»...»

В 1992 году произошло событие, которое в корне изменило судьбу Станислава Петровича. На специальных занятиях подвела техника, и он получил травму позвоночника. Затем – госпиталь. Вот тут-то и пригодилась полученная за годы службы в спецназе выдержка, воля, самообладание. Врачи по поводу травмы высказывались туманно, но в перспективе ничего хорошего не сулили. Тогда Станислав, вспомнив известную поговорку насчет того, что спасение утопающих – дело рук самих утопающих, сам взялся за дело. Страдая от боли, обливаясь жарким потом, он начал делать специальные упражнения. Сначала никаких видимых результатов не было видно, они проявились потом, постепенно. В конце концов, вопреки мрачным прогнозам врачей, Станислав Петрович не только встал, но и начал ходить, делать небольшие пробежки. Когда курс лечения подходил к концу, он объективно чувствовал себя хорошо, почти так же, как до этого несчастного случая. Но заключение врачей было суровым: в строй возвратиться он уже не мог.

В результате молодой и перспективный офицер, кавалер советских и афганских боевых орденов, получил пенсионное удостоверение и стал гражданским человеком. Нужно было всё начинать заново, с чистого листа...

Но тут в ход событий снова вмешалась госпожа удача, которая уже неоднократно проявляла свою благосклонность к Станиславу Петровичу. Впрочем, отметим, что и судьба, и звезды, и сама госпожа удача помогают лишь тем, кто сам не сидит сложа руки. Это как в известной притче, когда человек настойчиво обращается ко Всевышнему и просит, чтобы тот помог ему выиграть в лотерею, а тот наконец ему отвечает, что, я, мол, не против, но и ты хоть что-то сделай: ну хотя бы купи лотерейный билет!

А если говорить серьезно, то вообще-то настоящий человек сам делает свою судьбу, свою биографию.

Поэтому, надо полагать, совсем не случайно к молодому пенсионеру Станиславу Изотову обратился его боевой товарищ по Афганистану генерал Руслан Аушев, который к тому времени уже был руководителем Комитета по делам воинов-интернационалистов при Совете

глав правительств государств – участников СНГ. Он рассказал, что крупная российская нефтяная компания под названием «ЛУКОЙЛ» планирует создать свою службу безопасности, и что руководство Компании заинтересовано в том, чтобы костяк этого подразделения составляли воины-афганцы.

А потом была встреча с Президентом Компании Вагитом Юсуфовичем Алекперовым, которая не только произвела на Станислава Изотова сильнейшее впечатление, но и определила его дальнейший жизненный путь.

Возглавлять систему безопасности одной из крупнейших нефтяных компаний – задача сложная. По ходу работы пришлось заново учиться: не только осваивать новые термины и понятия, но и штудировать налоговое законодательство, имущественное право, изучать основы производственных процессов и технологии нефтедобычи и переработки. Без этого невозможно определить «узкие места», грамотно выстроить систему надежной защиты, которая должна быть адекватна потенциальным угрозам. В 2004 году Станислав Петрович без отрыва от работы окончил Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации.

Вот уже несколько лет Станислав Петрович возглавляет Департамент корпоративной безопасности ОАО «ЛУКОЙЛ».

– Станислав Петрович, система безопасности ОАО «ЛУКОЙЛ» существует уже около четырнадцати лет. Это уже история... С чего ведется летопись?

– Летопись ведется с создания Агентства «ЛУКОМ-А». Первоначально у Агентства было два равноправных учредителя: «ЛУКОЙЛ» и Комитет по делам воинов-интернационалистов. Отсюда произошло и название «ЛУКОМ». Предполагалась организация рабочих мест для воинов-«афганцев», многие из которых в то время находились в бедственном положении. Предприятие было создано в 1991 году фактически до выхода Закона РФ «О частной детективной и охранной деятельности». Но 18 сентября 1992 года – вновь учреждено в соответствии с упомянутым Законом (это – дата подписания учредительного договора) и зарегистрировано 10 ноября 1992 года как ча-

стное охранное предприятие. Ныне – это 100% дочерняя организация Группы «ЛУКОЙЛ».

В то время в НК «ЛУКОЙЛ» практически не было административных структур, ответственных за безопасность, за исключением малочисленных режимно-секретных органов, занимавшихся защитой государственной тайны, да и то лишь в части обеспечения секретного делопроизводства. Поэтому задачи обеспечения безопасности Компании приняло на себя Агентство «ЛУКОМ-А». И, как показало время, справилось с ними с честью. Оперативно, без проволочек были созданы его дочерние общества в Волгограде, Кирове, Калининграде, Астрахани. Приобретался, в том числе в ходе жесткого противостояния криминалу, бесценный опыт организации системы безопасности предприятий нефтедобычи, переработки, сбыта. Отлаживалось и крепло взаимодействие с правоохранительными органами, административными структурами в регионах.

По мере развития структуры НК «ЛУКОЙЛ» росло понимание всего комплекса функций по обеспечению безопасности крупной нефтяной компании. Как известно, функции определяют структуру системы, и в начале 1994 года было создано Специальное управление, которое состояло всего из двух отделов и решало мобилизационные задачи и вопросы организации пропускного и внутриобъектового режима в рамках охраны государственных секретов.

В 1997 году был создан отдел, занимающийся вопросами экономической безопасности, а в 2000 году появилось новое направление – защита информационных систем Компании.

Но жизнь, необходимость развития бизнеса НК «ЛУКОЙЛ» диктовали свои условия, и в 2002 году на базе Специального управления было создано Управление экономической безопасности, которое в начале 2004 года было преобразовано в Департамент корпоративной безопасности.

В ходе реорганизации менялся в сторону расширения перечень решаемых задач, возрастал качественный уровень их решения. Возникли новые направления работы: инженерно-техническая и специальная защита объектов Группы «ЛУКОЙЛ», координация деятельности структур

безопасности в регионах. Значительно увеличился перечень вопросов, решаемых по линии экономической безопасности.

В апреле 2004 года в полном объеме была сформулирована Концепция корпоративной безопасности всей Группы «ЛУКОЙЛ», когда Правление НК «ЛУКОЙЛ» утвердило соответствующий документ, регламентирующий деятельность всей системы корпоративной безопасности Компании, определивший основные задачи, решаемые этой системой. Таким образом завершилось формирование контуров единой системы корпоративной безопасности НК «ЛУКОЙЛ».

В соответствии с Концепцией, общее руководство всей деятельностью по обеспечению безопасности Компании осуществляет Президент Компании Вагит Алекперов. Непосредственно курирует службу корпоративной безопасности вице-президент Анатолий Александрович Барков. Без всякой лести могу сказать, что с куратором нам повезло. Барков прекрасно понимает специфику нашей работы и так глубоко вник в тактику, скажем так, «лукойловского спецназа», что однажды один из полковников, присутствовавших на наших учениях, поинтересовался у вице-президента, какое военное училище он заканчивал. То, что Барков прошел армейскую школу, благотворно сказывается на качестве его распоряжений и указаний по нашей службе. Есть в нем «военная жилка» и потому нам, силовикам, работать с ним легко, несмотря на его взыскательность.

В Систему корпоративной безопасности в настоящее время вместе с Департаментом входят пять региональных управлений корпоративной безопасности, «Агентство «ЛУКОМ-А» и его дочерние общества, а также ряд служб безопасности дочерних организаций, в том числе в странах Ближнего и Дальнего зарубежья.

– Наверное, существуют какие-то количественные показатели деятельности подразделений корпоративной безопасности?

– Безусловно, существуют. Труд наших сотрудников измеряется, естественно, не в баррелях или других условных единицах, а в безусловных фактах. Судите сами: например, только в 2005 году сотрудники Агентства пре-

дотвортили свыше трех тысяч попыток хищений материальных ценностей на сумму около двухсот двадцати миллионов рублей, предупредили более двухсот случаев разлива нефти и нефтепродуктов, локализовано около восьмидесяти пожаров. По материалам, направленным в правоохранительные органы, возбуждено тридцать восемь уголовных дел.

Есть еще одно очень важное направление деятельности. Дело в том, что продукция Компании – моторные масла и бензины – пользуются большой популярностью из-за своего отличного качества. Этим пользуются мошенники, которые где-то в сараях и на задворках смешивают различные субстанции, в том числе отработанные масла, заливают их в канистры, наклеивают этикетки и продают под видом продукции Компании. Естественно, мы мимо таких явлений проходить не можем, поскольку использование, например, фальсифицированного моторного масла может привести к поломке двигателя. Представьте, что может случиться, если движок заклинит на ходу! Это – верное ДТП. К кому у потребителя будут претензии? К фирме, этикетка которой значится на канистре. А наша Компания очень дорожит своей маркой и имиджем. Вот поэтому направление деятельности по противодействию распространению контрафактной продукции мы считаем одним из важных и актуальных.

В год мы выявляем до полутора сотен подпольных производств и торговых точек, которые производят и реализуют контрафактную продукцию с маркой нашей Компании. Естественно, эта работа идет в тесном взаимодействии с органами внутренних дел.

– Эта работа идет по Москве и Московской области?

– Не только. Эта работа идет по всем регионам, где работает Компания. Еще одно направление – это борьба с мошенническими фирмами. Наша Компания большая, богатая. Естественно, это привлекает различных мошенников и махинаторов, которые то тут, то там пробуют «откусить кусочек от пирога», мол, у них всего много, не будет. На практике бывает так: если сработала фирма-однодневка или подставная фирма, то, как правило, найти концы очень трудно. Эти структуры регистрируют

на похищенные паспорта и подставных лиц, которые даже не знают, что их имена и документы используются мошенниками в преступных целях. Поэтому, чтобы обеспечить сохранность сырья и продукции, мы должны найти способ упредить, не допустить к работе с Компанией сомнительных контрагентов. Дело это достаточно сложное и кропотливое. Им занимаются сотрудники Департамента корпоративной безопасности и его региональные подразделения.

Помимо этого есть еще множество проблем. Например, хищения при транспортировке сырья и продукции железнодорожным транспортом. Этот вид преступной деятельности приобрел огромный размах. На некоторых участках железной дороги орудуют целые организованные преступные сообщества со своим транспортом, охраной, наблюдателями. Есть свои заказчики, которые принимают ворованные грузы, готовят под них поддельные документы, продают потребителям... Это целый бизнес! В свое время Компания от такого рода хищений несла серьезные финансовые и имиджевые убытки. Постоянно поступали претензии от получателей грузов, а это удар по нашей репутации. Мы тщательно проанализировали ситуацию и разработали специальную комплексную систему противодействия. А потом в тесном контакте с работниками транспортной милиции начали совместную планомерную работу. Операции проводили одновременно в нескольких регионах страны.

– Такие операции, наверное, требуют вложения больших финансовых средств?

– Вовсе нет. Все наши расходы – командировочные для сотрудников центрального аппарата Департамента и Агентства, которые выезжали на места, чтобы координировать работу.

– И каковы результаты?

– За три последних года объемы хищений наших грузов на транспорте уменьшились в восемь раз.

– А как обстоят дела в других российских нефтяных компаниях?

– Недавно было совещание в Ведомственной охране железнодорожного транспорта РФ, в котором участвовали

представители всех служб безопасности ведущих российских нефтяных компаний. Выяснилось, что в прошлом году все остальные компании понесли от хищений на транспорте убытки, которые в ряде случаев в сто (!) раз превышают наши.

– Это впечатляет. А как же вам всё это удалось?

– В прошлой жизни, когда мы носили на плечах погоны и занимались обеспечением безопасности государства, нас учили думать, учили решать задачи комплексно, учили искать «узкие места» и «слабые звенья», учили не «бить по следам», а предотвращать, упреждать события. В данном случае мы исходили из того, что улучшить общую криминальную ситуацию в стране нам не по силам, а вот снизить фон по конкретным направлениям в отдельных взятых регионах – можно. Правда, здесь силами одних подразделений безопасности Компании не справиться (да нас не так уж и много!). Такие задачи решаются во взаимодействии не только с правоохранительными органами, но и с общественностью, администрацией регионов. И не «хирургическим» путем, а «терапией».

– Получается, что система корпоративной безопасности Компании как бы объединяет в своей деятельности функции и уголовного розыска, и контрразведки, и охраны и МЧС, и прочих силовых структур. Как говорят рекламщики, пять или шесть в одном флаконе!

– Да, нам приходится решать много разнообразных вопросов, но ведь и специалисты у нас практически из всех силовых структур России. Даже из внешней разведки есть. Однако мы исповедуем один нерушимый принцип: работаем строго в соответствии с Законом: ни в коем случае не выходим за рамки правового поля.

– А вы пришли в Компанию из «Вымпела»...

– Тут есть некая ирония... а впрочем, скорее логика судьбы. В середине 80-х годов мне пришлось в составе «Вымпела» участвовать в учениях в Белоруссии. Нам была поставлена задача выявить наиболее уязвимые в диверсионном плане места Мозырского нефтеперерабатывающего завода. Мы – выявили. Нам противостояли местные органы внутренних дел, контрразведки, охраны завода, которых заранее предупредили о «диверсантах».

Однако нефтезавод был нами условно уничтожен. Могли я тогда предположить, что через десяток лет буду решать совершенно противоположную задачу – обеспечивать безопасность нефтяников! Однако отмечу, что те знания и умения, которые приобрел на «государевой службе», оченьгодились. Ведь если знаешь, как разрушить, понимаешь, как надо защитить.

– Вы говорили о координации деятельности подразделений безопасности Компании с государственными правоохранительными органами.

– Разумеется. Но мы не просто координируем, мы – взаимодействуем. Ведь, если говорить начистоту, несмотря на то, что мы работаем в частной Компании, менталитет у нас не очень-то изменился. Да и деятельность такой крупной Компании, как «ЛУКОЙЛ», подразумевает интересы не только акционеров, но и государства. Наша Компания – один из крупнейших налогоплательщиков. И скажем откровенно, что продвижение Компании в ближнее и дальнее зарубежье многими экспертами оценивается, как продвижение России.

Так вот, о взаимодействии. У нас налажен постоянный обмен информацией практически со всеми правоохранительными и силовыми органами. Кстати, не забывайте, что большинство производственных объектов Компании относятся к категории пожаровзрывоопасных и представляют собой лакомую мишень для террористов. А в борьбе с терроризмом необходим комплекс: скоординированные действия и усилия не только государственных ведомств и специальных служб, но и подразделений безопасности частных производственных и коммерческих предприятий.

В этой связи мы регулярно проводим совместные с ФСБ РФ и другими заинтересованными ведомствами оперативно-тактические учения по антитеррористической защите наших предприятий. Суть мероприятия: условные диверсанты (действующие сотрудники спецподразделений) имеют задачу вывести объект из строя. Задача охраны объекта и местных правоохранительных и силовых органов – не допустить этого. Особенно успешно такие учения прошли в 2003 году в Буденновске на заводе по

производству полиэтилена «Ставролен». А в 2004 году аналогичные учения провели на крупнейшем нефтеперерабатывающем предприятии Компании в Перми. Заместитель руководителя департамента ФСБ России генерал-лейтенант Анатолий Грошев, подводя итоги, заявил: «Объекты нефтеперерабатывающего комплекса в Пермском регионе надежно защищены от несанкционированного проникновения. Уровень защиты этих объектов – высокий».

А об аспектах взаимодействия в борьбе с хищениями и распространением контрафактной продукцией я уже вам рассказывал. Могу лишь добавить, что в результате вытеснения с рынка фальсифицированных моторных масел этот сегмент успешно заняли настоящие, высококачественные масла производства «ЛУКОЙЛ», как следствие этого почти на 30 % увеличилась реализация, повысилась прибыль. Да и потребитель может чувствовать себя более или менее спокойно. Хотя работы в этом направлении еще, конечно, много.

Все проводимые нами мероприятия носят длящийся характер, спланированы и рассчитаны на относительно длительные периоды. Тут кавалерийским наскоком ничего не решишь. Можно только всё испортить. Поэтому думать приходится не только за себя и свои действия, но и за... оппонентов, так их назовем. Физических законов никто не отменял, а посему каждое действие рождает противодействие. Учитывать приходится все, на несколько шагов вперед.

– Все это очень масштабно, но не затерялся ли в этих общекорпоративных мероприятиях конкретный человек, рядовой сотрудник Компании?

– Не затерялся. Нами оказана помощь 278 работникам, попавшим в неординарные ситуации. Более чем в восьмидесяти случаях проводились практические мероприятия по их защите. При непосредственном содействии работников Департамента найден похищенный с целью выкупа специалист одной из организаций Группы «ЛУКОЙЛ» в Москве...

– Я слышал, что в вашей системе работают немало бывших сотрудников КГБ и спецназовцев.

– Мы этого никогда не скрывали и гордимся тем, что основу нашего коллектива составляют высокопрофессиональные специалисты, офицеры запаса, бывшие сотрудники Федеральной Службы Безопасности РФ, Главного разведывательного управления Генерального штаба Вооруженных Сил, Министерства обороны России и Министерства внутренних дел РФ. Именно их профессиональный опыт, чувство долга и порядочность обеспечивают качественное выполнение поставленных задач.

Среди них немало офицеров с боевым опытом. Так, один из сотрудников Агентства «ЛУКОМ-А», в недавнем прошлом заместитель командира батальона спецназа ВДВ, добровольцем поехал в Чечню и вернулся оттуда Героем России.

– Что же он совершил?

– С небольшой группой разведчиков захватил в горах крупную базу боевиков, долго ее удерживал, а затем, когда бандиты окружили их плотно, вызвал на себя огонь артиллерии и сумел остаться в живых.

Под стать этому герою и многие другие сотрудники ДКБ и Агентства, большинство из которых за выполнение задач в мирное и военное время отмечены государственными наградами.

О деятельности охранного Агентства «ЛУКОМ-А» я попросил рассказать ее генерального директора Игоря Викторовича Волошина.

Несколько слов о самом гендиректоре. Поначалу меня поразила его молоджавость, которая вкупе со спортивной выправкой придавала 47-летнему полковнику запаса вид по меньшей мере 27-летнего капитана. Куда он подевал остальные двадцать лет – это его личная тайна и личный успех. Самое общее объяснение – спорт, детство, прошедшее не в мегаполисе, а в экологически чистом воронежском городке Острогожске, здоровый образ жизни и еще раз спорт. Он не собирался быть контрразведчиком. Хотел, как и отец, служить армейским офицером, почему и поступил (сумел сам поступить!) в престижное Московское высшее общевойсковое командное училище имени Верховного Совета РСФСР. Через два года образцовой строевой службы бывше-

му «кремлевскому курсанту», а к началу 1981 года уже старшему лейтенанту Волошину предложили поступить на Высшие курсы военной контрразведки КГБ СССР. Так он попал в Группу специального назначения «Вымпел». «Специальное назначение» Группы определялось прежде всего деятельностью в горячих районах Афганистана. Почти четыре года играл Игорь Волошин со смертью в «казаки-разбойники» в долине Паншер, в Кабуле и на прочих видимых и невидимых фронтах. В 1987 году – передышка: учеба в Краснознаменном институте имени Ю. Андропова, а затем снова – Афган...

С апреля 1993 года Игорь Волошин связал свою жизнь с обеспечением безопасности нефтяной компании «ЛУКОЙЛ». ЛУКОЙЛ же, как известно, может позволить себе роскошь выбирать лучшее из лучшего.

– Игорь Викторович, чем конкретно занимаются специалисты вашего Агентства?

– Мы занимаемся тем же, чем занимаются такие же охранные предприятия в других российских и зарубежных компаниях. Это: эффективная защита корпоративных интересов, выявление мошенничества, хищений продукции и имущества, устремлений диверсионно-террористического характера и их пресечение.

На наше Агентство решением Правления Компании возложены функции генерального подрядчика по реализации физической и инженерно-технической защиты объектов ОАО «ЛУКОЙЛ». Мы существуем и активно действуем с 1992 года. За это время, накопив немалый опыт работы по защите и охране около 500 объектов Компании в 14 регионах Российской Федерации и Украины, мы в сентябре 2004 года представили свои предложения на Правление Компании и они были закреплены в руководящем документе «Положение об охране объектов организаций Группы «ЛУКОЙЛ». Теперь у нас появились новые возможности для дальнейшего совершенствования деятельности подразделений охраны, повышения эффективности их функционирования в рамках системы корпоративной безопасности.

Было бы ошибкой думать, что в Департаменте корпоративной безопасности работают суровые мужчины со стальным блеском в глазах – и только.

Если опасная работа не убивает в человеке чувство юмора, такой человек силен духом вдвойне. Именно таков – один из старейших сотрудников ДКБ начальник одного из отделов Валерий Николаевич Курилов. Среди многих серьезных литературных произведений Курилова и эта шуточная «Песня о Петровиче», которую он написал в честь 50-летнего юбилея своего нынешнего командира Станислава Петровича Изотова.

*Однажды в «ЛУКОЙЛе» могучем
(название знает весь мир!)
Был создан один Департамент,
Изотов там стал командир.*

*Он личностью был колоритной
(не думайте, что комплимент),
Боялись его оппоненты,
Ценил его сам Президент.*

*Петрович наш был энергичный,
Про радости жизни забыв,
Он круглые сутки работал
И вел за собой коллектив.*

*И вот на Правленье однажды
Сказал вдруг ему Президент:
«Петрович, нас всех беспокоит
Один очень важный момент:*

**«ЗЕНИТ» –
КОМАНДА,
НО НЕ
ФУТБОЛЬНАЯ...**

*От всякого рода хищений
Убытки в Компании идут,
Задаром порой пропадает
Тяжелый нефтяника труд!»*

*Задумался крепко Петрович,
Идеи приходят не вдруг,
Но рядом был Игорь Волошин,
Надежный соратник и друг.*

*И План подготовлен был мощный.
А План был, ребята, таков,
Что сразу его завизировал
Наш шеф Анатолий Барков.*

*Про План этот хитрый и мудрый
Я целый куплет сочинил,
Но всё там – служебная тайна,
И цензор куплет запретил!*

*...Вдоль пермского нефтепровода,
Где волки, леса и мороз,
Бандиты забросили врезки
И шли на работу в колхоз.*

*Кипит в регионах работа,
И люди в засадах сидят,
Работают парни активно,
Хороший дают результат.*

*Начался возврат дебиторки
(Петрович наш – тертый калач!),
Наладился масляный бизнес,
Снижение пошло недостат.*

*Мошенники прятались в норы,
Шарахались вору в кусты,
И жулики все обходили
Компанию за три версты...*

Какие бы инженерные разработки ни ставились на службу охранных фирм, главным оружием против террористов всех мастей остается арсенал таких чисто человеческих качеств, как бдительность, мужество, верность профессиональному долгу. Образцом такого бойца в компании «ЛУКОМ-А» может служить бывший полковник КГБ, офицер из легендарного спецназовского отряда «Зенит» Валерий Курилов. Сегодня он занимает довольно скромную должность – начальник отдела Депарамента корпоративной безопасности, но одно его присутствие в системе охранного подразделения ЛУКОЙЛа поднимает воинский дух тех, кто еще молод.

За плечами этого седоватого человека спецоперации в Афганистане и едва ли не самая опасная из них – штурм дворца Амина в 1979 году. Судьба наградила его не только отменным мужеством, но и литературным даром. Он написал несколько острых психологических повестей из той далекой и теперь как бы нереальной жизни. Все они автобиографичны, что придает им особую ценность.

Открываю книгу Валерия Курилова, выбираю страницы, на которых идет бой за дворец Амина.

«...Ствол БМП (боевой машины пехоты – прим. Н.Ч.) качнулся, поднялся чуть выше. Грохнул выстрел. Снаряд прошел у нас над головой и, ударившись о стену Дворца, высек пламя, кучу искр и облако белой пыли. БМП попятилась назад, чуть развернулась и стала методично бить по Дворцу.

И тут грохот боя перекрыл чей-то знакомый тенорок:
– Мужики! Вперед!

Это был Бояринов! Старый вояка, Григорий Иванович, видимо, почувствовал какой-то сбой в действиях обороняющихся. Действительно, ответный огонь вроде бы стал менее интенсивным.

– Володька, слышал? Это Бояринов! Пошли! – крикнул я. Какой-то непонятный восторг переполнил меня, даже слезы навернулись на глаза. Вот Григорий Иванович – сколько ему уже лет! Ведь мог бы сидеть себе в нашей казарме и через бинокль наблюдать поле боя. Давать по ра-

ции команды. Или вообще сидел бы сейчас в Москве. На телефоне. Позванивал бы в Центр. Как, мол, там дела? Не могу ли чем помочь? Может быть, совет, мол, какой нужен? Так нет же! Он прилетел сюда, он вместе с нами! Вот это – действительно командир!

Я высунулся из-за парашюта, дал напоследок перед броском длинную очередь, но вдруг ощутил сильный удар по кисти левой руки, которая тут же подвернулась в локте, автомат дернуло влево и больно ударило прикладом в плечо. Такое впечатление, что у меня в автомате разорвался патрон! Я по инерции жал на курок, но автомат не стрелял. Нырнул под парашют, лег на бок, стал дергать затвор – ни туда, ни сюда. И тут я увидел, что мой автомат согнут! Затвор заклинило начисто! Занемела левая рука. Взглянул: кисть в крови. Пощупал пальцами правой. Ух, ты! Ребро ладони было разворочено надвое! Сообразил: наверное, пуля скользнула по левой руке, которая была на цевье автомата, и ударила в автомат. Вот его и заклинило. А куда же пуля делась? Рикошетом прошла около лица? Наверное... Так. А что же мне делать без оружия? У меня есть пистолет, вспомнил я, и тут же мысленно чертыхнулся: при таком раскладе этот пугач ни на что не годен! Разве только застрелиться, если операция не удастся!

А Володя Быковский успел проскочить в подъезд и за метался там, не зная, куда идти. Там начали скапливаться наши ребята. Рядом оказался Григорий Иванович Бояринов. Он был все в той же летной кожаной куртке, на голове – каска, в руке – автоматический пистолет Стечкина.

– Наверх, мужики! Наверх надо! И зачищать коридоры! Здесь, на первом этаже! — крикнул он.

В это время вдруг что-то загудело совсем рядом, в углу загорелась красная лампочка. Лифт! Опускается вниз!

Не сговариваясь, Володька и Григорий Иванович подскочили к лифту и стали по краям. Двери распахнулись: на полу кабины в углу на корточках сидел афганец в форме офицера-гвардейца и обеими руками держался за голову. Володька успел рассмотреть, что в правой руке у афганца был зажат пистолет. Афганец вскинул голову и

вытянул вперед руку с пистолетом. В это время Бояринов с двух рук влепил в него очередь из «стечкина». Двери лифта захлопнулись...

– Ты не зевай! Тут или он – тебя, или ты – его! Ну, что стал, пошли! – сказал хриплым голосом Григорий Иванович, утирая левой рукой с лица пот, перемешанный с кровью. Все лицо у него было покрыто мелкими ранками: осколки от наступательных гранат и гранитной крошки.

Они стали подниматься по лестнице на второй этаж...

...Я осмотрелся вокруг. Рядом, среди неразорвавшихся гранат и каких-то камней, лежал наш, советский солдат. По виду – убитый. Из-под руки торчал приклад автомата. Я потянул правой рукой за приклад, выдернул автомат из-под неподвижного тела. Пошевелил пальцами левой руки. Двигаются. И боли вроде бы особой нет. Только локоть ноет: видно, удар сильный был... А вся кисть в липкой крови.

На четвереньках я стал пробираться вдоль парапета и наткнулся на Сашу Звезденкова. Он сидел, прислонившись спиной к каменной кладке, вытянув длинные ноги. Все лицо у него было в крови.

– Эй, москвич! Жив?

– А... Орел! Зацепило меня... – в голосе у Сашки было столько обреченности, что мне стало не по себе.

– Куда? В голову? Сильно?

– Не знаю... И в лицо, и в руку... Перевяжи... Тошнит...

Рукав у него был черный от крови. Тошнота – это от потери крови, от болевого шока. Выдернул индивидуальный пакет из верхнего кармана куртки, надорвал обертку. Где рана? Где перевязывать? Темно, ни черта не видеть! Схватился за липкую от крови раненую руку и быстро пальцами прощупал... Ага, вот вроде бы дырка! И кровь идет...

– Здесь, что ли?

– Не знаю... Не чувствую...

Кое-как я перевязал ему руку.

– Лежи здесь, не высовывайся. Мне идти надо.

– Давай...

Я распустил подлиннее ремень на автомате, забросил его за шею и рванул вперед. Бежал я почти на четверень-

ках, петляя, как учили нас на КУОСе (Курсы усовершенствования офицерского состава – Н.Ч.), и веером палил из автомата.

И тут, словно гигантской раскаленной иглой, меня ударило в левую – мою невезучую руку!

Не помню, как я оказался под сводами подъезда Дворца. Приткнулся к стене. Рука почти полностью отключилась. Я ее просто-напросто не чувствовал! Рукав набух от крови. Вот черт, второе ранение, и все в одну руку! Попробовал шевелить пальцами. Вроде бы чуть двигаются! Но руки я почти не чувствовал!

– Миша! Яша! – кричали со всех сторон.

«Чтоб своих не перебить!» – сообразил я и тоже закричал:

– Миша! Яша!

Куда дальше? Что делать? Ах, да! По приказу, наша группа должна была работать на первом этаже. Надо было подавить сопротивление противника, освободить от него все помещения, взять под охрану сейфы с документами!

Выставив вперед ствол автомата (благо, он висел у меня на шее на длинном ремне) и удерживая его правой рукой – левая отнялась окончательно, – я двинулся по коридору.

И тут я вспомнил свой сон в Баграме. Елки-палки! Даже дыхание перехватило! Это же был тот самый коридор, и двери были те же самые, ну, которые я видел во сне! Что же это было? Может быть, это Господь Бог предупредил меня? Ох, чувствую, что не зря предупредил!

Впереди кто-то из наших палил из автомата в дверь кабинета. Потом подбежал, положил под дверь гранату и отскочил за угол. Я тоже прижался к стене. Оглушительно грохнуло. И вдруг на всем этаже выключилось освещение. Темень – хоть глаз коли. Мигнул свет, еще раз мигнул... Ф-фу, слава Богу, перевел я дух. Электричество врубилось. Наверное, осколками замкнуло проводку. Кто-то закричал:

– Мужики, «эфки» не кидайте!

Да, наверное, бросили оборонительную гранату Ф-1 в чугунном ребристом корпусе, а у нее убойная сила – не

приведи Господь! Да еще в замкнутом помещении! Конечно же, лучше использовать наступательные РГД!

Я пробежал еще несколько шагов по коридору, который показался мне бесконечно длинным, и дернул на себя ручку какой-то двери. Дверь открылась, внутри была полутьма, но я разглядел, что там стоят какие-то столы, диван... Я выхватил из кармана гранату, зубами рванул чеку и накатом запустил ее в глубь комнаты. Постукивая, граната покатила по паркету, а я хлопнул дверь и отскочил к косяку. Внутри рвануло, скрипнув, распахнулась дверь, выпуская из кабинета клубы дыма и пыли...

Вот тут меня и настигла автоматная очередь.

Стреляли откуда-то сбоку слева, видимо, из приоткрытой двери. Автоматная пуля пробила мой морально и физически устаревший бронежилет и, разворотив его металлические пластины, вошла мне в левый бок, прямо под нижнее ребро. Удар был такой, как будто ломом шибануло! Меня сшибло с ног, я правым боком упал на пол, в голове на секунду все помутилось, но сознания не потерял. Инстинктивно выставив автомат в сторону предполагаемого противника, я наугад выпустил веером в полутьму длинную очередь и услышал чей-то дикий вопль. Как на кошку наступили.

Меня тошнило. В раненом боку как будто кто-то ковырял раскаленной кочергой — так было больно. Попробовал приподняться. Получилось.

Кто-то из наших ребят наткнулся на меня:

— Ты что, ранен? Идти можешь?

Я кивнул.

— Подгребай к выходу... Там вроде бы наших перевязывают. Смотри, осторожней, как бы свои не добились! Из здания не выходи: приказ всех, кто выходит из Дворца — мочить!

Черт возьми! Как обидно! Еще чуть-чуть — и победа, а мне выходить из игры? А победа ли? Вокруг шла стрельба, грохнул взрыв гранаты, на каску посыпалась штукатурка с потолка».

Валерий Курилов вышел живым из той отчаянной перделки, в которую попал волею превратностей судьбы,

стал замечательным литератором и великолепным аналитиком департамента корпоративной безопасности.

Разумеется, не все пока можно рассказывать об охранной компании «ЛУКОМ-А» в силу специфики ее деятельности. Но все же один эпизод, довольно яркий и показательный, Анатолий Александрович Барков рассказал.

— **С**обытия тех дней уже давно стали историей, — как-то поведал Барков, — но их до сих пор помнят ветераны подразделений корпоративной безопасности Компании, которые в те времена работали в Агентстве «ЛУКОМ-А».

Коротко о предыстории. В начале 90-х годов некий иностранец по имени Осман Мансур учредил в Москве целую кучу различных коммерческих структур по работе с ценными бумагами, в том числе: инвестиционный ваучерный фонд «Нефть-Алмаз-Инвест», коммерческий банк «Марго» и другие. Помимо этого он также числился и руководителем Религиозного общества мусульман под названием «Эль Марказ Эль Ислами». Правда, в этой ипостаси он именовался Осман-Эль-Самут-эль-Хусейн. У него было несколько имен, в зависимости от ситуации он представлялся гражданином Судана, Эфиопии, Великобритании и т.д. В качестве своей штаб-квартиры Осман Мансур использовал недостроенное здание Министерства электронной промышленности СССР по адресу: Москва, Сретенский бульвар, дом 11, в котором сейчас располагается центральный офис ОАО «ЛУКОЙЛ».

А в 1994 году на нашем здании красовалась вывеска «Нефть-Алмаз-Инвест».

Кто на самом деле был Осман Мансур? Наверное, точный ответ на этот вопрос можно найти в архивных материалах российских правоохранительных органов и спецслужб, которые занимались расследованием его деятельности. Но можно сказать совершенно точно, что этот международный авантюрист был человеком незаурядных способностей. Не без поддержки кое-кого из влиятельных на тот момент фигур высших эшелонов власти и некоторых лидеров криминального сообщества он весьма преуспел в своей мошеннической деятельно-

сти, от которой пострадало несколько тысяч людей, доверивших ему свои сбережения. Кстати, обманутые вкладчики до сих пор пытаются выяснить, куда же делись их деньги. По крайней мере до 2000 года к центральному входу нашего офиса приходили люди, которые спрашивали про инвестиционный ваучерный фонд «Нефть-Алмаз-Инвест».

Но всё это было потом, а пока, в 1994 году, обстановка развивалась следующим образом. Госкомимущество РФ в качестве вклада государства де-юре внес в уставный фонд ОАО «ЛУКОЙЛ» здание на Сретенском бульваре. А де-факто в этом здании прочно обосновался Осман Мансур со своими структурами и не собирался его покидать.

В дело включились наши юристы, были многочисленные письменные обращения в различные госорганы. Все со всем соглашались: «Да, действительно, эфиопа надо выселять!», однако Осман Мансур и его структуры продолжали оставаться в здании. Более того, он подтянул каких-то людей, которые взяли объект под охрану, притащил на шестой этаж (сейчас это – корпус «Б») раскладушку и стал здесь ночевать. А между тем, у здания уже начали ежедневно собираться заподозрившие неладное вкладчики. Они жаждали встретиться с руководством «Нефть-Алмаз-Инвеста» и узнать у него, когда же прольется «золотой дождь» из щедро обещанных дивидендов. Но «пирамида» к тому времени уже развалилась, деньги «уплыли», и бедные вкладчики начинали осознавать, что их самым наглým образом обманули.

Надо напомнить, что в те далекие, теперь уже былинные, времена правоохранительная система государства была мало дееспособна, парализована перманентными реформированиями и переименованиями. Каждый день газеты и телевидение рассказывали об очередных заказных убийствах, перестрелках, взрывах. Обложенные криминальной данью коммерсанты и бизнесмены опасливо шептались про «солнцевских», «бауманских», «ореховских» и прочих «перовских». Жить и работать было трудно, страшно и небезопасно.

Короче, в возвращении нашей собственности нам никто не мог помочь, кроме нас самих. Поэтому, парал-

тельно с юристами, я предложил подключить в дело Агентство «ЛУКОМ-А».

Последовавшие за этим характерные для начала 90-х годов события стали, можно сказать, отправной точкой настоящей боевой истории подразделений безопасности нашей Компании, созданных преимущественно из бывших сотрудников боевой группы специального назначения «Вымпел» и «афганцев», прошедших с погонами на плечах целый ряд «горячих точек». Именно они составляли костяк Агентства «ЛУКОМ-А».

Работники этого подразделения с честью выполнили поставленные перед ними задачи. Причем всё было сделано, как тогда говорили, «в рамках правового поля». От имени руководства Компании именно такое условие я поставил перед руководителями Агентства «ЛУКОМ-А» Станиславом Петровичем Изотовым и Игорем Викторовичем Волошиным, и они его выполнили. Помню, днем была поставлена задача, а вечером они уже пришли ко мне с готовым планом мероприятий. Надо вам сказать, что в этом плане были весьма оригинальные идеи, которые и помогли, как говорят, «без шума и пыли» взять под контроль принадлежащее нам здание. Сказалась прекрасная боевая и оперативная подготовка руководителей и работников Агентства «ЛУКОМ-А», а также опыт работы в элитном подразделении спецназа, где задачи решаются не числом, а умением.

Во избежание нежелательных эксцессов мы установили контакт с прокуратурой и местным отделением милиции. Разъяснили нашу позицию, показали документы, заручились их поддержкой.

После этого в результате молниеносных действий небольшой группы отборных бойцов Агентства выставленная Османом Мансуром охрана была вынуждена покинуть здание. Однако иностранец оставался внутри, забаррикадировавшись на шестом этаже. На вежливые предложения покинуть здание он отвечал отказом и угрозами.

Между тем он действительно предпринимал соответствующие контрмеры. Так, связавшись по телефону с милицией, иностранец объявил, что якобы захвачен в заложники. Сотрудники Агентства «ЛУКОМ-А» объясни-

лись с подъехавшими к зданию бойцами спецподразделения МВД, рассказали им о реальной подоплеке дела. Прояснив для себя ситуацию, те сказали, мол, нам всё понятно, вопросов нет, мы поехали к себе на базу, а вы разбирайтесь сами. Опять получилось так, что спасение утопающих – дело рук самих утопающих. Правда, с утопающими нас сравнивать было нельзя, так как выяснилось, что мы не только отлично держались на поверхности событий, но и могли ими управлять, обходя течения и подводные мели.

В начале сентября 1994 года нанятые Османом Мансуром боевики одной из московских преступных группировок в количестве не менее полусотни человек предприняли попытку насильственного проникновения в наше здание. Железными прутами они разбили стекла на первом этаже и с воплями ворвались в холл. Там их встретили несколько наших бойцов-рукопашников. Наглости вооруженных обрезками труб бандитов, которые привыкли бить незащищенных торговцев, была противопоставлена умелая, хладнокровная сила и боевая выучка бывших бойцов спецназа, которые вышли навстречу нападающим без оружия с голыми руками. Атака захлебнулась, а затем бандиты позорно покинули поле боя.

Вторая попытка Османа Мансура взять здание штурмом также окончилась для него неудачно. В Агентство «ЛУКОМ-А» поступила предупреждающая информация о том, что некий коммерсант «за хорошую плату» нанимает бывших военнослужащих, дабы те «восстановили его законные интересы». Наши ребята вышли на этих военнослужащих и рассказали им суть дела. Те, естественно, отказались от участия в акции.

Следует отметить, что в тот период по инициативе Османа Мансура за нашим зданием велось постоянное наружное наблюдение. Это обстоятельство было решено использовать в наших интересах. В один прекрасный день сотрудники Агентства «ЛУКОМ-А» в полной амуниции, в шлемах, бронежилетах и со штатным оружием провели демонстративное учение по захвату объекта. Используя альпинистское оборудование, в мгновение ока ребята спускались с крыши здания и, держа оружие на изготов-

ку, врывались внутрь через окна. На наших недругов эта демонстрация силы произвела сильное впечатление, и в дальнейшем силовых попыток со стороны Османа Мансура больше не было.

Можно было бы рассказать еще много интересных эпизодов, но я воздержусь от этого, поскольку не хотелось бы раскрывать некоторые формы и методы работы наших подразделений безопасности. Не потому, что они противоправны, а потому, что существует такое понятие: служебная и коммерческая тайна.

Через некоторое время Осман Мансур покинул здание. После него осталась раскладушка, куча грязного белья, батарея бутылок из-под спиртного и гора консервных банок. На шестом этаже мы обнаружили множество картонных коробок, в которых валом лежали списки вкладчиков и иная документация коммерческих предприятий незадачливого иностранца. Эти документы были переданы правоохранительным органам.

Что потом стало с Османом Мансуром? В середине 90-х годов по его «подвигам» наконец-то было возбуждено уголовное дело, он пытался скрываться, однако в 1996 году был задержан сотрудниками московского РУ-ОП по обвинению в мошенничестве в особо крупных размерах. Затем он каким-то образом вновь оказался на свободе. Известно лишь, что в 2000 году Осман Мансур объявлялся в федеральный розыск. Его дальнейшую судьбу я просто не отслеживал.

В конце 1994 года после небольшого косметического ремонта в здании по адресу Сретенский бульвар, дом 11 уже размещалось несколько подразделений нашей Компании.

Напомню, что в то время более или менее пригодным для использования под офисные помещения был только корпус «Б». Корпуса «А» и «Вега» представляли из себя просто бетонные коробки с перекрытиями без всякой внутренней отделки и коммуникаций.

Впереди предстояло еще много работы, но всё это – уже совсем другая история...

ДЕРЖАТЬ УДАР!

От многих соратников Баркова слышал весьма лестную для любого мужика характеристику – умеет держать удар. Ударом было для него как куратора ведомства корпоративной безопасности да и просто как человека похищение среди бела дня первого вице-президента ЛУКОЙЛа Сергея Кукуры 12 сентября 2002 года.

Газеты сообщили об этом так:

«...В четверг утром – в 7.12, – писала «Комсомольская правда», – вице-президент компании «ЛУКОЙЛ» Сергей Кукура в сопровождении охранника Шахова выехал из своего дома в поселке Внуково, направляясь в Москву. За рулем находился постоянный водитель Александр Гудков. Уже на выезде из Внуково в трехстах метрах от железнодорожного переезда дорогу «мерсу» преградила черная «Волга» с синими милицейскими номерами и тонированными стеклами. Из нее вышли четверо мужчин в камуфляже и черных масках, вооруженные автоматами Калашникова. Как рассказывал милиционеру охранник Кукуры, неизвестные представились спецназовцами и объяснили, что проводят операцию по задержанию опасного преступника. Пассажиры «мерседеса» предъявили документы, но «спецназовцы» вежливо попросили продемонстрировать им содержимое багажника. Как только водитель вышел из машины и открыл багажник, у него на руках защелкнулись наручники. Александра Гудкова захлкнули в им же открытый багажник, а в это время двое вооруженных наставили автоматы на охранника финансиста. Самого Сергея Кукуру под дулами автоматов пересадили в «Волгу» с милицейскими номерами и увезли в неизвестном направлении. Они увезли служебный пистолет охранника вместе с двумя обоймами.

По мнению сотрудников РУБОПа Московской области действовали явные профессионалы. Буквально за счи-

таннные минуты они обезоружили двух лишних свидетелей, охраннику и водителю вкололи неизвестный препарат, унесли их в машину, отогнали ее и бросили возле деревни Зайково Одинцовского района.

Лишь через семь часов первым пришел в себя охранник. Его не заковали в наручники, а оставили в салоне «мерседеса». Поэтому быстро сняв с головы серый мешок, он выпустил из багажника водителя и побежал в сторону ближайшего жилья. Там первым делом отыскивал телефон и сообщил о случившемся в отделение милиции города Апрелевка. В Московской области тут же была объявлена операция «Перехват», но результатов она не дала. Пока особых козырей в руках милиционеров нет. Так как охранник и водитель не запомнили номеров загадочной «Волги», лица похитителей были в стандартных черных масках, которые используют бойцы спецподразделений, то ни о каком фотороботе речи быть не может. Сами пострадавшие находятся в больнице и проходят медицинское обследование. Пока не ясно, что за препараты им вкололи преступники. Что касается причин похищения крупного бизнесмена Сергея Кукуры, то скорее всего основной будет версия, связанная с его профессиональной деятельностью. Хотя похищение с целью получения выкупа никто пока не исключает. Московская областная прокуратура возбудила уголовное дело по статье «Похищение человека».

На следующий день – 13 сентября в 15.00 президент ОАО «ЛУКОЙЛ» Вагит Алекперов сделал специальное заявление для прессы:

«Я и все сотрудники ОАО «ЛУКОЙЛ» крайне возмущены циничным похищением первого вице-президента нашей компании Сергея Кукуры. Сергей Петрович, видный специалист нефтяной отрасли, является одним из основателей компании, руководителем ее финансового блока. Безусловно, его похищение нанесло большую моральную травму всему коллективу нефтяной компании. Однако мы не сомневаемся, что Сергей Петрович будет найден живым и здоровым, а преступники будут пойманы. Похитители должны знать, что мы не пожалеем ни времени, ни усилий, чтобы они понесли заслуженное суровое нака-

зание. В настоящее время правоохранительные органы и служба безопасности компании прилагают максимальные усилия для скорейшего розыска и освобождения Сергея Кукуры. Нами также приняты дополнительные меры по охране руководителей компании и ее производственных объектов. Я обращаюсь также к нашему бизнес-сообществу с просьбой оказать посильную помощь в поисках нашего друга и коллеги. К сожалению, сейчас в России вне зависимости от того, какой бы высокий пост ни занимал человек, он не может чувствовать себя в безопасности. Поэтому в наших общих интересах помочь друг другу и государству создать в стране безопасные условия для развития бизнеса. Со своей стороны компания объявляет награду в размере тридцати миллионов рублей за сведения, которые помогут освободить Сергея Кукуру»...

Вся страна следила за ходом поисковой операции, точнее за ее результатами. Анатолий Барков потерял сон, но не присутствие духа. В те дни, почти забыв о других сферах своей деятельности, он превратился в самого настоящего следователя-аналитика. Барков пытался выстроить собственную версию похищения, а главное, вычислить местонахождение Сергея Кукуры. На ноги были поставлены все специалисты подразделений безопасности, мобилизованы лучшие умы ЛУКОМ-А, умы специалистов, прошедших, подобно Игорю Волошину или Валерию Курилову, огни, воды и медные трубы опаснейших операций и расследований. Барков надеялся на успех, верил в своих людей. Вполне возможно, что они сработали бы как надо. Но тут произошла неожиданная и счастливая развязка...

Бандиты, почуяв, что кольцо вокруг них сжимается, и, не желая отягощать свою участь убийством, отпустили высокопоставленного пленника на все четыре стороны... Сергей Кукура вернулся домой сам.

Разумеется, история с похищением стала предметом самого пристального изучения и тщательного разбирательства. В систему обеспечения безопасности персонала и объектов Компании были внесены соответствующие коррективы.

Один пример. Под Астраханью, на охраняемом участке трубопровода, злоумышленники пытались демонтиро-

вать часть конструкции. Действовали нагло, надеясь на эффект силы, – всего собралось с десяток крепких тридцатилетних мужиков. Солидно подготовились: грузовик – длинномер, четыре легковушки прикрытия. От приземлившегося вертолета охраны, впрочем, часть «копателей» разбежалась. Остальные пятеро, напротив, – повели себя нервно, вышедших из МИ-8 двух сотрудников Агентства встречали с лопатами наперевес. Дрогнул, ступив в этой ситуации старший группы охраны Шамиль Магомедов, – все могло быть. Но Шамиль – всем своим атлетическим видом и спокойствием – буквально разоружил расхитителей. Невозмутимо прошел сквозь «строй». Не реагируя внешне на угрозы, провел к трубе остальных членов патрульной группы, обеспечил возможность задокументировать на фото пленку место правонарушения, номера машин расхитителей. Те враз поутихли, забыв об угрозах и трубе. Потом в отношении жуликов было возбуждено уголовное дело.

* * *

Днем и ночью, в жару и стужу, от полярного круга до субтропических широт несут свою ответственную, а порой и опасную службу парни в черных беретах, подчиняя свою жизнь главным принципам Агентства «ЛЮКОМ-А» – надежность, дисциплина, законность. Перефразируя классика, можно сказать: «Всякая частная собственность только тогда чего-нибудь стоит, когда она умеет защищаться». Или, когда ее умеют защищать. Бойцы ДКБ – департамента корпоративной безопасности – защищают собственность нефтяной компании – профессионально и самоотверженно.

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

Бытовала в не столь давние времена пропагандистская легенда: только-де при советской власти и под эгидой коммунистической партии человек из народных глубин (социальных низин) может достичь высших постов в государстве, в обществе, добраться до высот в науке, технике, политике. А вот в сословной царской России, в буржуазных странах человеку из простого народа перекрыты все пути... И так далее.

Я стою у невзрачного строения по улице Песчаная в городе Октябрьском – удивительно, что такие хибары возникали в образцовом социалистическом нефтеграде – стою перед избой не избой, домом-полудомом, в котором родился и вырос герой этой книги, и в который раз рушится в моих глазах эта пропагандистская байка. Ведь вот же и в несоветской России выходец из рабочекрестьянских слоев достиг высших постов в лидирующей нефтяной компании, стал видным и знатным деятелем отечественного производства. По военным меркам – генералом.

В этом плане Анатолий Барков – типичный герой джекклондоновского склада – вроде русского Мартина Идена: стремление преодолеть навязанную судьбой планку, постигать науки и ремесла, идти вперед, в неизведанное, рисковать, зависать порой между жизнью и смертью... Анатолий Барков хорошо знает цену простым вещам и сложным людям; что такое хлеб, нефть, кожа, тепло и что такое настоящая мужская дружба, надежность коллег и преданность делу. Он любит голубей и самолеты – небо, он ценит дары земных недр – нефть, он знает нрав морской стихии – океан.

Его награды говорят сами за себя: медали «За трудовую доблесть», «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», «В память 850-ле-

тия Москвы» и «300 лет Российскому Флоту». Его почетные звания – «Заслуженный работник нефтяной и газовой промышленности Российской Федерации» и «Заслуженный работник Минтопэнерго Российской Федерации».

У Анатолия Александровича довольно обширный фотоархив, правда, преобладают в нем фотографии, сделанные по торжественным случаям – на пусках новых объектов, на спусках танкеров, на корпоративных собраниях... Но есть фото, которые он никому не показывает. Это рентгеновские снимки его спортивных и производственных травм – сломанных ребер, ключиц и даже расколотой пяточной кости. Такова оборотная сторона жизни Заслуженного работника нефтяной и газовой промышленности Российской Федерации Анатолия Баркова, сторона, неведомая миру.

Есть у него причины отмечать свой день рождения не раз в году, как у всех смертных, а как минимум еще трижды, пережив удар электротоком в армии, пожар на кожевенном заводе и провал под лед с машиной... Он выживал в невероятных условиях, преодолевал себя и обстоятельства.

Что помогало ему так шагать по жизни?

Однажды я задал Баркову этот вопрос.

Он ответил не сразу.

«Прежде всего друзья-земляки, надежные товарищи, проверенные Сибирью и адовой работой.

Еще подкреплял спорт, лыжная выносливость. Лыжи, в том числе и горные – любимый вид спорта. Шел даже на мастера, но помешал призыв в армию. Летом увлекался спортивным ориентированием. Занимался и мотоциклетным спортом...

Отец: его пример, его наука. Мама...

И то, что самые трудные, самые черные дни жизни рядом была надежная подруга – моя Валюша...»

Возможно, о чем-то он не договаривает, что-то упустил из виду, поскольку для него пока еще не настало время подведения итогов и анализа прошлого – «и не-

когда нам оглянуться назад». Важно другое, важно то, что таких людей в России немало. Именно на них держится нелегкая вертикаль ЛУКОЙЛа. Да, пожалуй, и вся наша российская жизнь.

*Москва – Октябрьский – Когалым – Высоцк
2006 г.*

Автор выражает особую благодарность за помощь в сборе материалов к этой книге сотрудникам нефтяной компании «ЛУКОЙЛ»:

- Георгию Ивановичу Касаткину,
- Валерию Николаевичу Курилову,
- Александру Геннадиевичу Суворову,
- Равилю Мирзагитовичу Гатиятову,
- Тагиру Галеевичу Низамутдинову,
- Юрию Васильевичу Королькову.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Вместо пролога	4
Часть первая. ЧЕЛОВЕК, СДЕЛАВШИЙ СЕБЯ САМ	7
Часть вторая. СТАЛЬНЫЕ РУСЛА НЕФТИ	82
Часть третья. ЗОНА ОТВЕТСТВЕННОСТИ	127
Вместо эпилога	235

УДК 622.323-051 (470+571) + 929
ББК 33.361 (2Рос)
Ч 49

ДУГА БАРКОВА
Николай Андреевич ЧЕРНИКОВ

Редактор
Валентина БОЧАРОВА

Фото
автора, из коллекции Музея НК «ЛУКОЙЛ»
и из семейного собрания А.А. Баркова.

Подписано в печать 19.04.2006
Печать офсетная
Бумага мелованная
Формат 70 x 90^{1/16}
Тираж 3000 экз.
Заказ № 3152

Изготовлено «МАКЦЕНТР. Издательство»

ISBN 5-85607-020-8

© 000 «Издательский дом журнала «Смена»