

## Байкал и Финанс

Вокруг нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» с самого начала кипят страсти, у него есть горячие сторонники и еще более горячие противники. Кое-кто считает, что нам вообще не надо слишком сосредотачиваться на экспорте нефти и газа как конечных ресурсов, которые через несколько десятилетий будут исчерпаны, а вместо этого следует перейти к комплексному промышленному развитию восточных регионов страны.

Шестого марта Ростехнадзор утвердил положительное заключение по проекту Государственной экологической экспертизы. Таким образом, правительство получило формальные основания принять окончательное решение о развертывании строительства. Но сделать это непросто.

Главный предмет спора – это два отрезка трассы ВСТО. Первый – примерно сто километров, на протяжении которых труба пройдет близ северного берега Байкала. Второй – бухта Перевозная Амурского залива, где должен быть построен нефтеналивной морской терминал. В обоих случаях (но особенно, конечно, в отношении Байкала) речь ведется об угрозе бесценному природному наследию народа, которое «приносится в жертву амбициозным монополиям и чиновникам».

### Меч колонизации

Казалось бы, о чем разговор? Если предлагаемая трасса беспокоит общественность, почему бы просто не изменить маршрут? Территория РФ – более 17 млн кв. км, США – около 9,4 млн кв. км (55% от нашей). А насыщенность трубопроводами противоположная. Общая длина магистральных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов у нас – 62 тыс. км, у них – 287 тыс. км (463%), газопроводов – соответственно 158 и 453 тыс. км (290%). Словом, тяни трубу как угодно. Но не все так просто.

Проблема упирается в исторические особенности колонизации востока России. Они описываются термином «меч колонизации», который в свое время был предложен известным российским исследователем Петром Петровичем Семеновым-Тянь-Шанским. «Меч» представляет собой ту часть Сибири, которая в наибольшей степени отвечает требованиям, предъявляемым людьми к среде обитания, и потому со времен начала колонизации его очертания изменились незначительно. Пространство это (по выкладкам историка Сергея Панарина) практически укладывается между Уралом и Байкалом, с юга прочерчивается по границе Казахстана, республик Алтай и Тыва, Тункинского района Бурятии. На севере от Тобольска до Канска оно «съезжает» с 58-й до 57-й параллели и далее загибается на юго-восток к истокам Ангары. Произвольно выйти за пределы этой зоны – значит углубиться в практически не освоенные суровые края.

Как же быть? Чтобы разрешить эту проблему, надо разобраться, в чьих интересах нынешний проект ВСТО вообще и его нынешний вариант в частности. Нужен ли он, есть ли ему альтернативы, чего надо опасаться и как на это следует реагировать. Причем разобраться спокойно, отказавшись от наследия еще девятнадцатого века – традиционного для российской образованной публики позиционирования себя как оппозиции государственной власти по определению. И в то же время помня народную мудрость: «Доверяй, но проверяй».

### Экономика против экологии

Как рассказал «Российской газете» (10.02.2006) президент государственной компании «Транснефть» Семен Вайншток, идея восточного нефтепровода зародилась еще во времена БАМа, но предпочтение тогда отдали железной дороге. Через много лет первым, кто решился изменить положение, оказался слишком предприимчивый по российским меркам Михаил Ходорковский. В июне 2002 г. в Петербурге было подписано предварительное соглашение между НК ЮКОС и Китайской национальной нефтяной компанией о строительстве нефтепровода от Ангарска в центр китайской нефтедобычи Дацин. В течение 2005–2025 гг. по нему должно было прокачиваться ежегодно сначала по 20 млн т, потом по 30 млн т нефти в год. Церемонию почтили своим присутствием главы обоих государств – президент В. Путин и председатель Цзян Цзэминь.

Но вскоре в дело вмешалась «политкорректность». Во-первых, после некоторых раздумий государственному

руководству нашей страны показалось все же политически не вполне корректным отдавать так много нефти одному потребителю – тем более что интерес к ней проявила и Япония. «Транснефти» было поручено представить соображения относительно иного маршрута – к Тихому океану. Во-вторых, М. Ходорковский намеревался вести свою трубу южнее Байкала через Тункинский заповедник, а, как предостерегали аборигены, тот, кто решится обеспокоить духов, обитающих там на горе Буха-Нойон, плохо кончит. Так оно и вышло, хотя, есть мнение, что свою роль сыграли и другие проявления «политической некорректности» бывшего олигарха. Завершился пролог к драме тем, что осенью 2003 г. Министерство природных ресурсов наложило вето на оба проекта маршрута нефтепровода – и ЮКОСа (южный), и «Транснефти» (севернее Байкала).

Дальнейшие события связаны уже с ТЭО нового варианта ВСТО, разработанного «Транснефтью», – от Тайшета до Амурского залива. Гром, как уже говорилось, грянул со стороны экологических организаций и других представителей общественности, обеспокоенных судьбой Байкала и места строительства морского нефтеналивного терминала ВСТО – бухты Перевозная. Страсти особенно разгорелись, когда выяснилось, что по проекту труба пойдет по трассе БАМа – менее чем в одном километре от берега Байкала. К защитникам озера присоединилась та часть общественности Приморья, что сочла недопустимым строительство терминала в бухте Перевозная – уникальной, с их точки зрения, по своим биоресурсам и рекреационному потенциалу. Группа ученых ДВО РАН предложила восемь альтернативных вариантов размещения терминала на побережье Приморья.

В движение включились представители общественности, СМИ, отдельные политики Сибири и Дальнего Востока, а на общероссийской сцене – «Гринпис России», Фонд дикой природы России, партия Союз «зеленых» России Алексея Яблокова. Последний решительно возразил против склонности оппонентов намекать на некую «международную составляющую» в позиции защитников природы. От имени своей партии он выразил тревогу по поводу известных слов В. Путина, который высказался в том смысле, что экологические экспертизы не должны препятствовать развитию страны и ее экономики. «Никакие самые баснословные прибыли не могут оправдать угрозу гибели Байкала – бесценного объекта всемирного наследия, хранилища 20% всей пресной воды мира». «Никакими прибылями нельзя оправдать угрозу гибели последних на планете дальневосточных леопардов, сохраняемых на заповедных территориях вокруг бухты Перевозная на берегу залива Петра Великого» – такова позиция «зеленых». «Гринпис», со своей стороны, рекомендовал зарубежным финансовым организациям воздержаться от кредитования проекта. Целый ряд писем представителей общественности в защиту природной среды был направлен в разные инстанции, включая и администрацию президента РФ.

### **«Транснефть»: активная оборона**

Со стороны государства на переднем крае взаимодействия с обеспокоенными гражданами и на острие полемики с их наиболее решительно настроенной частью находится компания «Транснефть», ответственная за реализацию проекта ВСТО. Пожалуй, полнее всего позиция президента «Транснефти» С. Вайнштока изложена в упомянутом выше интервью «Российской газете».

По его мнению, представленный компанией проект – лучший из практически возможного. Во-первых, южный маршрут был забракован еще в 2003 г. Далее, на стадии обоснования инвестиций, был рассмотрен и более северный маршрут. Его отличают отсутствие населенных пунктов, автомобильных дорог, горные участки с отметками 1–2 тыс. метров и почти отвесными уклонами. Без строительства подъездных путей время для локализации аварий может растянуться на 5–10 суток. При том компания, по словам С. Вайнштока, обеспечит все необходимые условия для безопасности Байкала. Он упомянул, например, уникальную толщину стенки труб для этого участка – в три раза больше обычной; почти в 7 раз более частые, чем полагается по нормам, задвижки; использование технологий «труба в трубе» и «умная труба». Последнее означает специальную аппаратуру, непрерывно регистрирующую изменения напряжения в стенке трубы. Для ВСТО разработан особый тип стали повышенной пластичности, способной выдерживать большие нагрузки. На случай аварий будет создан природоохранный флот на Ангаре и Байкале, мобильные комплексы для очистки берега.

Не согласен С. Вайншток и с противниками строительства нефтеналивного терминала ВСТО в бухте Перевозная, поскольку считает, что в данном случае его компания не нарушает ни единого пункта ни одного закона. Сторонники проекта объясняют, что предлагаемые как альтернатива северные дальневосточные порты отвергнуты из-за неблагоприятной ледовой обстановки, а варианты на юге Приморья отпали как не отвечающие требованиям экологии, безопасности мореплавания, рельефа местности.

### **Якутский вариант**

Проблематичен и вариант нефтепровода за пределами водосборного бассейна Байкала – по югу Якутии, предложенный ее правительством. Идея заключается в создании «Транссибирского магистрального нефтегазопровода» – сети трубопроводов в общем технологическом коридоре, которые увяжут в единую систему основные нефтяные и газовые месторождения Якутии и Восточной Сибири, чтобы в конечном итоге вывести их к Тихому океану. По мнению авторов, это комплексный подход к экономическому развитию Красноярского края, Иркутской области и Якутии и организации экспорта углеводородов. Однако, по мнению С. Вайнштока, такой вариант экономически нецелесообразен. Длина маршрута до Сковородино получается на 1,5 тыс. км больше, чем по проекту «Транснефти». На протяжении двух тысяч километров он будет идти по вечной мерзлоте. Инвестиционные затраты по всему проекту «Транснефти» – 11,5 млрд долл., по якутскому проекту – 17 млрд.

Но дело не только в этих цифрах. Отказ от проекта ВСТО в пользу «Транссибирского магистрального нефтегазопровода» внес бы принципиальные коррективы в расчет времени и средств для решения основной на сегодняшний день задачи – организации экспорта нефти в страны Востока. Однако почему экспорт – основная задача? Не лучше ли сначала создать единую систему комплексного освоения и мобилизации запасов нефти и газа Восточной Сибири и Дальнего Востока, а потом только двинуть их на экспорт? Плохо то, что такой подход в точности воспроизводит логику советского социалистического хозяйствования. Социалистического – значит антирыночного. Прежде создадим производительные силы коммунизма, потом они начнут работать на благо народа. Прежде вложим колоссальные средства в единую систему освоения углеводородных богатств востока страны (как раньше в БАМ) и их переброски на гигантские расстояния, потом начнем их продавать.

В отличие от этого проект ВСТО – рыночный. И дело не только в том, что его строительство должно финансироваться не из государственного бюджета, хотя это принципиально важно само по себе. Он будет создаваться на собственные средства «Транснефти» и кредиты, привлекаемые ею на зарубежных рынках заемного капитала и возвращаемые из доходов от прокачки по ВСТО нефти российских компаний. Но еще важнее, что система заработает намного быстрее, чем можно ожидать от якутского варианта. Уже в 2008 г. труба должна быть дотянута до Сковородино, а оттуда рукой подать до Китая. И нефть для этого тоже будет. Ее обеспечит «Роснефть» – для начала за счет отнятого у ЮКОСа «Юганскнефтегаза». Доходы от экспорта могут быть использованы для реализации второй очереди ВСТО и других проектов развития восточной части страны. Это и есть рыночный подход – зарабатывать деньги сегодня для завтрашнего дня, завтра для послезавтрашнего. А иначе никаких средств не хватит. Именно так, кстати говоря, получилось в свое время со многими «стройкиками коммунизма, включая БАМ.

### **Человек предполагает...**

Итак, казалось бы, все концы сошлись. Предлагаемый «Транснефтью» вариант ВСТО выглядит самым разумным. Обоснован и технически, и экономически. В последнем случае – не только как самый дешевый, но и как в наибольшей степени соответствующий стратегии развития страны. Компания готова сделать все возможное, чтобы исключить загрязнение окружающей среды. Что же в таком случае беспокоит общественность, настроенную против ВСТО? Если, разумеется, она не «поет с чужого голоса» за иностранные деньги и не «льет воду на мельницу» наших недругов?

Последнее предположение необходимо отбросить. Оно слишком удобно власти для ухода из-под контроля общества, в чем мы уже убедились на собственном опыте. Кто, перед кем и как ответил за катастрофу Аральского моря и слишком многое другое? Конечно, не все в Европе довольны намерением российского руководства разрушить их фактическую монополию на потребление или транзит нашей экспортной нефти, и не все в США хотят, чтобы ее значительная часть досталась Китаю либо Индии. Значит ли это, что российских граждан не должна беспокоить судьба Байкала и других природных заповедников по трассе ВСТО? В тех странах, где национальные и международные экологические движения не считаются чьим-то «инструментом», с экологией, как правило, дело обстоит лучше, чем у нас.

Вместе с тем никто из рода человеческого не является носителем абсолютной правоты. Это создает две проблемы. Первая – недоверие граждан к государственным организациям и чиновникам. Оно порождено прошлым трагическим опытом их хищнического отношения к природе – опытом, который, к сожалению, сейчас зачастую воспроизводится в хозяйственной практике нового российского бизнеса. Оно также подкрепляется склонностью власти и бизнеса к тайне, к «подковерному» решению вопросов, и это вызывает ответную подозрительность. Руководство «Транснефти» уверяет, что делает все возможное, а ему не верят.

Но это все же относится к поправимым делам. Вторая причина намного серьезнее. Обратимся снова к интервью С. Вайнштока. На вопрос, кто может и должен дать гарантии по безопасности ВСТО, он ответил

честно и прямо: «Полные гарантии может дать только Господь Бог». Невозможность дать стопроцентные человеческие гарантии порождает в рядах защитников окружающей среды катастрофические умонастроения. Но как все-таки поступать в таких ситуациях? Имеют ли такие задачи разумное, рациональное решение?

### **Цена вопроса и мера ответственности**

Вначале на проект ВСТО глядели как на задачу хотя и важную, но все же частную, однако с недавнего времени его цена резко повысилась. Он считается теперь важной частью программы участия России в создании и поддержании системы глобальной энергетической безопасности. Имеется в виду точная и прозрачная оценка запасов нефти, газа и угля в странах-экспортерах, безопасность международной транспортировки энергоносителей, диалог с ОПЕК и другими крупными производителями, с Китаем, Индией, Бразилией и другими важными потребителями, а также учет интересов беднейших стран. Решать эти задачи невозможно, сохраняя традиционную ориентацию российского экспорта на Европу. Более 40 процентов ее попадает туда по трубопроводу «Дружба», около 40 процентов – через Новороссийск и другие черноморские порты, 20 процентов – через Балтийскую трубопроводную систему. На азиатские рынки поставляется примерно три процента. Но к 2020 г., по словам министра промышленности и энергетики Виктора Христенко, в Азию будет уходить уже треть российского экспорта нефти. АТР – самый быстрорастущий в энергетическом мире рынок, в то время как политика европейских стран нацелена на регулирование спроса и энергосбережение. Перераспределению потоков должно способствовать освоение сахалинского и камчатского морских шельфов, а также новой нефтегазоносной провинции в Восточной Сибири, для которой и предназначен нефтепровод ВСТО. Его В. Христенко восторженно сравнил с «окном» в Азию.

Но среди общественности не исчезают сомнения. Ведь лет через сорок запасы будут вычерпаны. Не лучше ли перейти к комплексному развитию территорий вокруг Транссиба и БАМа, сделать упор на диверсификацию добычи полезных ископаемых (свинца, цинка, меди и др.), на создание системы их переработки и развитие обрабатывающей промышленности? Загрузить заводы Сибири заказами на горное и тому подобное оборудование. Поставлять в регионы России и на экспорт не сырье, а продукты его переработки и готовую промышленную продукцию. Например, мебель вместо леса-кругляка или нефтепродукты вместо сырой нефти и т. д.

Посмотрим. Во-первых, о сорока годах. Это срок, который намного превосходит возможности прогнозирования. Вспомним хотя бы, что было у нас сорок лет назад, в 1966 г., – строительство коммунизма к 1980 г. Ну и где он? Во-вторых, альтернативные ВСТО идеи у нас, как правило, хромают на ту же ногу, что и советские планы. Сначала потратить много денег, а потом только смотреть, что из этого выйдет. Советские планировщики верили, будто можно, не выходя из кабинетов, увязывать между собой возрастающие потоки ресурсов и продукции – подобно тому, как это делает живущая на зарплату семья. Теперь же время считать не ресурсы, а деньги. Нельзя ничего делать, не понимая, кто это захочет купить и за сколько.

А как насчет цены ответственности? Президент «Транснефти» С. Вайншток сказал: «Разработка проекта велась в полном соответствии с действующим законодательством Российской Федерации и международными правовыми нормами. Поэтому у меня есть основание сказать государственному органу: если вы примете отрицательное решение по экспертизе, то мы с вами встретимся в суде... И если вы нам не сумеете оппонировать достаточно внятно, то я буду вправе предъявить претензии за упущенную выгоду». Это формула ответственности в категориях правового государства, а не в понятиях борьбы с «подковерными». Важно только, чтобы суд был гражданский, а не «шемякин», или, как говорят сейчас, не «басманный». И как оказывается, именно в этом объективно заинтересованы и общественность, и государственная «Транснефть». Потому что детально прописанные законом порядок и мера ответственности снимают недоверие. Соблюдены зафиксированные технологические требования – одно, не соблюдены – другое, даже если в дело вмешался случай.

Но и это, пожалуй, не все. Приведем еще одну, последнюю цитату из С. Вайнштока: «Я не больше чем руководитель компании, которая является государственной. Поставлена задача, и я ее буду выполнять. Я убежден, что технические решения выбраны верно. Я как инженер это знаю. И мы сумеем это обеспечить. Если же государство скажет «нет» – значит, нет». И действительно, в любом деле кроме меры ответственности должен быть четко установленный ее уровень. Кто принимает решение, какую ответственность, как и перед кем ее несет за результаты. В США, например, вопрос о снятии запрета на разработку нефтяных запасов заповедных территорий Аляски решается на уровне отношений между президентом страны и сенатом. У нас вопрос посложнее. Во-первых, из-за масштабности проблемы в целом по российским меркам. Во-вторых, из-за Байкала, который расположен на пути самых удобных трасс к восточным рубежам страны, в то время как его собственное значение далеко выходит за рамки экономики. Этому должны соответствовать и уровень, и мера ответственности при решении вопроса о ВСТО.

Страсти вокруг экологической проблематики ВСТО не утихают, но действия противников нынешнего проекта меняются. После того как ТЭО его первой стадии было утверждено Ростехнадзором, мало кто сомневается в одобрении и второй стадии (для Приморья), а затем и в целом правительством. Поддерживают его в принципе и в Общественной палате. Поэтому взоры, призывы и просьбы сторонников неприкосновенности природного наследия обращаются к последней инстанции – президенту Путину.

Но парадокс в том, что вслед этим письмам и призывам уже пошли новые. Не успел президент озвучить согласованный в Пекине план строительства газопровода в Китай из Западной Сибири, как заволновались общественность и законодатели Алтая. Дело в том, что путь к западной китайской границе из России, начатый на газовых месторождениях Западной Сибири, заканчивается в Горном Алтае, узким клином расположившемся между Казахстаном на западе и Монголией на востоке. А там находится плато Укок, включенное в список Всемирного наследия ЮНЕСКО и объявленное «зоной покоя», а также много археологических памятников. И вот уже начинаются разговоры об «угрозе экологической катастрофы», нависшей теперь над Горным Алтаем, о возможном кризисе его туристической инфраструктуры, о «баснословных прибылях» и «безграничных амбициях монополистов» против «минимальных выгод» населения.

Среди обращений к президенту есть и просьба изменить трассу газопровода – провести ее через территорию соседних Казахстана либо Монголии. У этой идеи – несомненно, продиктованной заботой о природе – есть, однако, недостаток: Китай категорически не желает транзита по территории третьих стран. Это выяснилось еще тогда, когда Михаил Ходорковский хотел провести свою трубу в китайский Дацин через Монголию. Да и наша власть явно устала от выяснения отношений с готовыми «торговать родиной» с политическими выгодами только для себя соседями.

Автор: Юрий Александров © Новое время РАССЛЕДОВАНИЯ, ИРКУТСК 👁 6736 06.04.2006, 13:55 📄 297

URL: <https://babr24.com/?ADE=29066> Bytes: 20733 / 20691 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

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

*Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:*  
[irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Автор текста: **Юрий Александров**.

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)  
Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

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

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24\_link\_bot  
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: @kras24\_link\_bot  
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: @nsk24\_link\_bot  
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: @tomsk24\_link\_bot  
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

#### **ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

---

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: @babrobot\_bot  
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

#### **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

---

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)