

Семь фактов о Транснефти. Ситуация с нефтепроводом Восточная Сибирь – Тихий океан.

О том, что при проведении экологической и технической экспертизы по проекту ВСТО были допущены существенные нарушения, сказано много и компетентно.

Здесь, однако, я хотел бы коротко изложить основные аргументы против проекта Транснефти, делающие его не просто плохим, но в принципе неприемлемым с государственной точки зрения.

1. Совершенно экологический фактор, который, однако, почему-то не прозвучал. Дело в том, что для полного покрытия всей акватории Байкала нефтяной пленкой достаточно 600 тонн нефти. В случае утечки из Трубы, проходящей непосредственно по берегу Байкала, эта утечка образуется в случае малейшего повреждения в течение нескольких часов. Если нефтяная пленка останется на водной поверхности Байкала более 5-8 часов, то жизни в Байкале больше не будет, никакой и никогда. Имея в виду то, что Байкал – самоочищающаяся экосистема («чистку» воды выполняет рачок-эпишура, который также погибнет при образовании нефтяной пленки), то даже в случае очистки водной поверхности в течение суток (что абсолютно нереально никакими силами в мире) Байкал превратится в сточную яму.

2. Крайнестораживает легковесный подход Транснефти к самому проекту. Дело в том, что трасса вдоль БАМа пересекает в поперечном направлении как минимум Байкальский, Северо-Муйский и Южно-Муйский хребты, каждый из которых сопоставим с Кавказским хребтом. Проходящая там трасса БАМа включает в себя несколько десятков тоннелей, в том числе крупнейший в мире Северо-Муйский (124 км), строительство которого заняло около 10 лет. Но для прокладки трубопровода эти тоннели использовать нельзя: как по соображениям безопасности железнодорожного движения, так и из-за элементарной нехватки места (тоннели для Трубы не рассчитывались). Поэтому придется или бить рядом такие же, не менее трудоемкие тоннели (с такими затратами времени и ресурсов) – но тогда срок постройки в два года, заявленный Транснефтью, выглядит просто насмешкой. Либо придется Трубу бросать поверх горных хребтов, что с инженерной точки зрения – совершенный нонсенс. Кроме того, а как же с утверждением Транснефти, что трубопровод будет «заглублен в землю»: что, предполагается долбить для него канал в скале (скальные грунты занимают не менее четверти всего маршрута, в том числе весь сейсмический и проблемный Северо-Байкальский участок).

3. На участке Северобайкальск-Нижнеангарск Труба может идти только по узкой террасе над самым Байкалом, рядом с железной и автодорогой. В случае аварии (а это – сейсмичная зона до 12 баллов), нефть выливается в Байкал мгновенно, и потребное для полного уничтожения Байкала как живой системы количество нефти оказывается там в течение двух-трех часов. Никакая аварийная служба, естественно, за столь короткий срок устранить повреждения не сумеет, даже если прибудет на место вовремя.

4. В мире не существует ни одного подобного трубопровода, длиной 4300 км, проходящего поперек горных хребтов с высокой (до 12 баллов) сейсмикой, по совершенно безлюдным и бездорожным местам. Единственный хоть в малой мере подобный проект – Трансальяскинский трубопровод (ТАТ, штат Аляска, США). Сооружался ТАТ в 70-е годы как ответ США на советский проект освоения Тюменской нефти и строительства трубопроводов типа Уренгой-Помары-Ужгород, по северным и таежным районам. На строительство ТАТа было направлено практически неограниченное финансирование из федерального бюджета, без расчета на его окупаемость когда бы то ни было: речь шла о военно-стратегическом и политическом проекте. На безопасность ТАТа было обращено исключительное внимание, именно по политическим соображениям. Там создана уникальная антисейсмическая система прокладки трубы (кстати, проложенной не под землей, а над землей, на специальных подпружиненных опорах). Тем не менее в марте этого года на ТАТе произошла масштабная авария, несколько тысяч (до 10 000) тонн нефти вылилось на тундру. Но там нет Байкала.

5. В ближайшей перспективе развития Восточной Сибири – освоение последнего нетронутого крупного

мирового источника нефти – месторождений Верхне-Ленского бассейна (Марково, Верхняя Чона, Непа, далее Талакан в Якутии). Предлагаемый проект Транснефти игнорирует эти месторождения, и в случае его реализации придется прокладывать еще один магистральный трубопровод – уже вдоль Лены, на север. В случае же «северного», альтернативного варианта этот вопрос решается как бы попутно, и новые нефтяные месторождения будут просто подключаться к магистральному трубопроводу, идущему вдоль Лены, далее с поворотом на Витим и в долину Амура.

6. Утверждается, что «северный» вариант Трубы дороже на 900 млн. долларов. Сама эта цифра, в свете всего вышеизложенного (горы, туннели, явно поверхностный с инженерно-строительной точки зрения подход к проекту вообще) вызывает большие сомнения. Надо иметь в виду, что «северный» маршрут не предусматривает ни одного пересечения каких бы то ни было горных хребтов, исключает прохождение в местностях со скальным грунтом. Любому, имевшему в жизни отношение к строительству, очевидно, что скальные работы в 3-5 раз дороже, чем рытье траншей в мягких грунтах. Кроме того, с учетом безусловного интереса государства к будущему освоению месторождений Ленского бассейна, при сравнении проектов обязательно должен учитываться трубопровод на север, который в случае реализации нынешнего проекта Транснефти придется прокладывать отдельно – сколько средств и времени он потребует? Похоже, интерес государства (именно – экономические и стратегические интересы) тут принесены в жертву совершенно сиюминутным интересам отдельно взятой Транснефти.

7. В свете всего вышеизложенного, существующий проект Транснефти выглядит совершенно нереальным для реализации с учетом приведенных в нем сроков и стоимости строительства. Скорее всего, после начала работ «вдруг» выяснится, что проект на самом деле потребует в несколько раз больших затрат времени и средств. Поскольку бросать на полпути будет жалко и политически неудобно, правительство вынуждено будет финансировать его и далее, что приведет к значительным излишним тратам, причиной которых будет исключительно авантюрный, легковесный, непрофессиональный подход Транснефти к сложнейшему, уникальному сооружению. Равному которому, повторяю, в мире не существует.

Таким образом, предложенный проект Транснефти (нефтепровод по берегу Байкала, вдоль трассы БАМа), является экологически смертельно опасным, экономически авантюрным, совершенно нереальным с инженерной точки зрения по срокам и стоимости реализации. Его следует оценивать как явную попытку ввести в заблуждение как общественность, так и государство. Реализация его приведет к неизбежным и весьма значительным непроизводительным бюджетным тратам, не говоря уже о неизбежной и самой серьезной экологической угрозе.

Автор: Михаил Кулехов © Babr24.com ЭКОЛОГИЯ, БАЙКАЛ 👁 19187 21.04.2006, 18:09 🔄 409
URL: <https://babr24.com/?ADE=29437> Bytes: 6731 / 6731 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Михаил
Кулехов.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot

эл.почта: 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: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)