

## Обезьяна с гранатой. Часть I. Транссмерть.

Решение президента Путина "отодвинуть" нефтепровод "Восточная Сибирь - Тихий океан" ввело российскую общественность в некую эйфорию и отвлекло внимание от общих проблем этого нефтепровода, которые способны сделать его прокладку нецелесообразной в принципе.

Идея возникновения идеи прокладки нефтепровода по "северному" варианту, то есть вдоль трассы БАМа, принадлежит еще компании ЮКОС, которая в свое время получила жесткий отпор экологов в ответ на идею нефтепровода вдоль Транссиба. Не возражая в принципе против такого нефтепровода, экологи указали на недопустимость его прокладки по заповедной Тункинской долине, а также по берегу Байкала.

Тогда ЮКОС выступил с идеей "северного" варианта, от Тайшета до Усть-Кута, вдоль трассы БАМа. В проекте ЮКОСа, однако, нефтепровод должен был закончиться на Усть-Куте, а дальше нефть транспортировалась бы по трассе БАМа, в традиционных железнодорожных цистернах. Причиной выбора такого варианта была крайняя сложность прокладки нефтепровода в условиях горной тайги и высокой сейсмичности. В этих районах, в отличие от относительно надежных железнодорожных цистерн, нефтепровод оказывается совершенно незащитным перед разного рода природными явлениями.

Именно "северный" проект ЮКОСа был положен в основу проекта Транснефти. Однако, в отличие от ЮКОСа, проектировщики Транснефти не стали особо церемониться с природоохранными зонами Байкала, севера Читинской области и бухты Перевозной, а попросту спроектировали нефтепровод вдоль всей трассы БАМа.

Трудно сказать сейчас, что именно привело руководство Транснефти именно к такому варианту. Вполне вероятно, это было стремление монополизировать предполагаемый маршрут поставки нефти в страны АТР и не дать возможности развития своему конкуренту - РЖД. Действительно, в случае прокладки нефтепровода, Транснефть полностью берет в свои руки все поставки нефти в Сибири, а РЖД терпит колоссальные убытки.

Еще более сложно сказать, почему президент Путин полностью принял сторону Транснефти и настаивал на ускорении строительства нефтепровода. Есть мнение, что президенту Транснефти Семену Вайнштоку удалось убедить Путина в стратегической значимости этого нефтепровода и нецелесообразности перевозки нефти традиционным способом - железнодорожными цистернами. Зная способности Семена Вайнштока в манипулировании фактами и цифрами, можно предположить, что гуманитария Путина, не имеющего фундаментального инженерного образования, убедить в особой значимости нефтепровода было несложно.

О реальных экономических характеристиках нефтепровода "Восточная Сибирь - Тихий океан" мы поговорим чуть ниже, а пока обсудим социальные и экологические последствия нефтепровода, если он когда-либо будет построен.

Пресловутый вопрос сохранения Байкала является первым по важности, но далеко не последним в ряду проблем, возникающих при прокладке нефтепровода по его "неправленому" проекту. Напомним, что в условиях прохождения нефтепровода непосредственно по берегу Байкала, на уступе Байкальского хребта (а больше его проложить в этом месте негде), труба подвергается воздействию землетрясений силой до 12 баллов, оползням, селям и низким температурам практически 8 месяцев в году. Для гибели всего уникального животного мира Байкала вполне достаточно объема нефти от 10 до 22 тысяч тонн, которая способна покрыть поверхность озера сплошной пленкой и прекратить доступ кислорода всем его обитателям.

Реальны ли такие масштабы разливов? Вполне. Несмотря на то, что Транснефть планировала делать промежуточные задвижки на нефтепроводе в районе Байкала не через 32 километра, как обычно, а через 5, объем нефти, помещающейся в пространстве между такими задвижками, при диаметре трубы в 1,4 метра, составляет 7700 кубометров, или около 8 тысяч тонн. Причем этот объем выльется в Байкал при условии мгновенного перекрытия задвижек, чего в реальных условиях никогда не происходит, а, следовательно, при землетрясении и последующей аварии выльется гораздо больше.

Между тем в заключении Ростехнадзора по байкальскому участку нефтепровода ничего не говорится об

установке задвижек через 5 километров, а лишь о дополнительных задвижках при пересечении горных рек.

Еще одной опасностью для экологии Байкала (и не только), хотя не такой критической и не такой явной, является высокая вязкость нефти. Не секрет, что в районе Северобайкальска уже в середине августа выпадает снег и случаются минусовые температуры, а в январе-феврале столбик термометра может опускаться ниже 55 градусов. В этих условиях нефть придется подогревать, причем через очень короткие расстояния. Нет никаких сомнений в том, что Транснефть не будет создавать никаких принципиально новых решений, а пойдет испытанным по Западной Сибири путем - то есть будет подогревать нефть той же самой горячей нефтью. Негативное влияние поднимающихся при этом в воздух диоксинов, сажи и канцерогенных веществ подсчитать вполне возможно. Объем подобных выбросов, как признает сама Транснефть, только для одной нефтеперекачивающей станции "Тайшет" составляет 3,3 тысячи тонн в год, или 9 тонн в сутки, причем в состав этих выбросов входят бензапирен, свинец, бензол, толуол, ксилол, сероводород, диоксид азота, диоксид серы и прочие крайне опасные для здоровья вещества.

С изменением трассы нефтепровода опасность уничтожения фауны Байкала не снижается. Пока неясно, как именно будет изменен маршрут прокладки нефтепровода, так как Транснефть опять загадочно молчит, косвенно подтверждая тем самым предположения (вполне обоснованные!) своих оппонентов о полном отсутствии сколько-нибудь продуманного проекта строительства. Безусловно, для Транснефти колоссальным экономическим подспорьем явилось то, что трасса нефтепровода была изначально спроектирована вдоль трассы Байкало-Амурской магистрали, что в сотни раз удешевляло проект и делало ненужными какие-либо дополнительные изыскания. Даже незначительный отход в сторону ввергает Транснефть в необходимость освоения новых территорий, создания новой инфраструктуры, постройку поселков, что может замедлить строительство нефтепровода на годы или вообще заморозить его. Естественно, что Транснефть будет пытаться при первом же удобном случае вернуться обратно на трассу БАМа, вероятнее всего, попросту описав знаменитую "загогулину Путина" на расстоянии 40 километров от берега Байкала.

В этом случае Транснефти никак не избежать долины Верхней Ангары, как раз по которой и проходит Байкальский тектонический разлом. Именно в этой долине, вдоль которой идет трасса БАМа, происходит до 2 тысяч землетрясений в год, в том числе случаются и силой 9-11 баллов - и не раз в 5 тысяч лет, как постулируют эксперты Транснефти, а примерно раз в 30-50 лет. Протяженность долины, от станции Северобайкальск до Северомуйского тоннеля - 240 километров, а с учетом "загогулины Путина" - 200. Любой разрыв нефтепровода на этом участке трассы приведет к значительному разливу нефти, которая с весенними водами, так или иначе, попадет в Байкал, попутно загубив Верхнюю Ангару.

Еще более серьезные проблемы нефтепровода связаны с инженерным проектированием в горных условиях. Как известно, на участке БАМа от Усть-Кута до Читинской области строители были вынуждены построить три больших тоннеля - под перевалами Даван, Северомуйский и Кодар. Несмотря на длительное проектирование магистрали, первые изыскания которой относятся, как известно, еще к 1933 году, советским проектировщикам так и не удалось обойти эти три ключевых узла, затормозивших строительство БАМа на несколько лет. В случае прокладки нефтепровода вдоль трассы БАМа Транснефти придется проводить нефтепровод прямо по этим тоннелям. Несмотря на клятвенные заверения вице-президента Транснефти Сергея Григорьева о том, что его компания никогда не пойдет на подобное безумство, другого выхода у Транснефти попросту нет. Тоннели - это единственный путь от одного конца каждого перевала до другого. Вполне вероятно, что Сергей Григорьев никогда не был на БАМе и просто не видел отвесные стены упомянутых перевалов, которые очень любят покорять иркутские и бурятские альпинисты.

Безусловно, над каждым из перевалов проходит объездная дорога, по которой идут автомобили. Дело в том, что железнодорожные тоннели являются государственными стратегическими объектами, куда не пускают даже пешеходов, не говоря уже об автомобильных потоках. Однако прокладывать нефтепровод над перевалом совершенно недопустимо по техническим условиям - уклоны автомобильного "серпантина" иногда достигают 40 градусов, в то время как предельный допустимый наклон нефтепровода - 10 градусов.

Таким образом, нет никакого сомнения в том, что изначально проект Транснефти предусматривал именно прокладку нефтепровода по тоннелям, вдоль железнодорожных путей. Колоссальная опасность такого проекта очевидна: БАМ электрифицирован, трение металлических колес о рельсы неизбежно вызывает искры, и соседство всего этого хозяйства с взрывоопасной трубой может иметь катастрофические последствия, в том числе и для пассажиров проходящих по БАМу поездов.

Решить эту проблему можно только в случае выбора "ленского" варианта нефтепровода, но даже в этом случае обойти перевал Кодар строителям Транснефти вряд ли удастся. А пока суть да дело - не пора ли задуматься о принципиальном подходе руководства Транснефти к вопросам безопасности будущего

нефтепровода? Есть мнение, что высочайшая степень секретности, которой компания Транснефть окружила свой проект, связана как раз с подобными его деталями.

Однако зоной Байкальского водосбора не заканчиваются проблемы нефтепровода "Восточная Сибирь - Тихий океан". На своем пути нефтепровод пересечет сотни рек, в том числе таких крупных, как Ангара, Лена, Витим, Олекма, Чара, Киренга. Все эти реки несут пока еще достаточно чистую питьевую воду, являющуюся стратегическим запасом России. Большинство пересекаемых рек являются местами нереста ценных пород рыбы. В случае даже незначительного прорыва нефтепровода в водосборе любой из этих рек жителям всех населенных пунктов, находящихся ниже по течению, придется долгое время жить на привозной воде, как это делают жители поселка Тыреть в Иркутской области. В случае выбора же "ленского" варианта нефтепровода, в обход долины Верхней Ангары, около 1000 километров нефтепровода пройдет непосредственно по берегу Лены и ее притоков, что в сотни раз увеличит вероятность загрязнения этой реки и гибели ее фауны.

В Иркутской области в 10-километровом коридоре трассы нефтепровода размещены 1 государственный природный заказник, 1 гидрологический памятник природы федерального и 1 геоморфологический памятник природы областного значения, а также 17 запретных полос лесов, защищающих нерестилища ценных пород рыб, запретные полосы лесов по берегам реки Лена, выполняющие преимущественно водоохранные функции. В Республике Бурятия в 20-километровом коридоре трассы трубопровода расположены 14 действующих ООПТ: один заказник, девять памятников природы, четыре лечебно-оздоровительных местности, две территории традиционного природопользования а также водоохранные зоны водных объектов. В Читинской области в 20-километровом коридоре трассы нефтепровода расположены 3 памятника природы регионального значения, южная часть территории традиционного природопользования Чало-Ологской эвенкийской общины 16 водоохранных зон водных объектов. В этом районе нефтепровод проходит как раз посередине районов традиционных кочевий эвенков. Олени - не люди, они по мостикам ходить не будут, и под трубу стадо не просочится.. Труба нефтепровода пересекает кочевые маршруты, полностью меняя весь образ жизни сибирской народности, неся им все прелести цивилизации и нерешаемые в принципе проблемы.

В створ трассы попадают три памятника археологии, 41 памятник расположены на расстоянии от 2 до 11 км от створа проектируемой трубопроводной системы.

Транснефть впервые ведет нефтепровод в подобных условиях - в горно-таежной местности, среди многокилометровой нетронутой тайги. Отсутствие опыта и спешка, в которой делается как проект, так и само строительство, не могут не привести к систематическим чрезвычайным происшествиям как на строительстве, так и во время эксплуатации нефтепровода. В частности, Транснефть совершенно не принимает во внимание типичные для Прибайкалья и Забайкалья лесные пожары, частота которых будет расти в районах строительства нефтепровода из-за хозяйственной деятельности человека. А между тем именно лесные пожары способны не просто нарушить функционирование нефтепровода, но и полностью его уничтожить. На летней сибирской жаре, когда разогретая нефть внутри нефтепровода интенсивно испаряется, любой лесной пожар может привести к взрыву нефтепровода на значительном расстоянии - что неизбежно обернется экологической катастрофой. Известно, что 60% нефтепровода будет проходить именно по густым таежным лесам. А ведь кроме самой трубы, более-менее защищенной от внешних воздействий, на трассе нефтепровода находится большое количество инженерных сооружений, не защищенных ничем - подогреватели, насосные станции и т.д.

Дмитрий Таевский, главный редактор БАБР.RU

Продолжение следует.

Автор: Артур Скальский © Babr24.com РАССЛЕДОВАНИЯ, БАЙКАЛ 👁 15489 10.05.2006, 08:16 📄 400  
URL: <https://babr24.com/?ADE=29762> Bytes: 13008 / 12993 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)  
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:  
[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### **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: 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](#)

