

Строительство без проекта

И все-таки «Транснефть» выбрала метод строительства нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий Океан» без готового и утвержденного проекта. В интервью, данном portalу Страна.ру вице-президент ОАО «Транснефть» Сергей Григорьев заявил, что нефтепровод может пролечь в 500 или даже в тысяче километров от Байкала.

В своем выступлении Сергей Григорьев заявил, что президент России Владимир Путин дал указание провести нефтепровод за пределами водосборной территории Байкала, и сейчас компания проводит аэрофотосъемку территории с тем, чтобы определить оптимальный маршрут нефтепровода, подсчитать сроки и стоимость прокладки.

Ранее, 27 апреля, на радиостанции «Маяк» Сергей Григорьев заявил о начале строительства: «В нашем распоряжении есть приблизительно год, чтобы пройти до точек, откуда проект будет обходить Байкал, то есть откуда он будет уходить на север. Вот за этот срок мы должны будем подготовить новое ТО проекта, именно этого участка, и тогда уже через год мы приступим к его реализации. Цифры какие-то, хотя бы ориентировочные, они могут появиться только после полутора - двух месяцев».

Одним словом, компания выбрала давно опробованный в России метод строительства крупных объектов – строительство без готового проекта, наобум, без детальных расчетов и оценок.

Это влечет за собой много неприятных обстоятельств. Во-первых, при таком раскладе дела невозможно определить точные сроки завершения строительства нефтепровода. Можно лишь сказать, что это будет точно не 2008 года, а много позже. Опыт строительства других крупных нефтепроводов, таких как Баку-Тбилиси-Джейхан и Атасу-Алашанькоу, показывает, что строительство даже при готовом проекте и расчетах, при тщательном международном аудите, все равно затягивалось из-за множества непредвиденных трудностей. Скажем, тот же БТД должен был быть готов в 2004 году, а реально он приступил к технической прокачке нефти только в начале 2006 года. Атасу-Алашанькоу тоже вышел из графика на полгода при образцовой организации строительства.

Возведение нефтепровода ВСТО без проекта отодвинет его пуск с 2008 года по меньшей мере до 2010 года, не менее. Главное заключается в том, что сейчас неизвестна протяженность и стоимость обходного участка. Неизвестно, сколько времени потребуется на его возведение, учитывая слабое развитие инфраструктуры.

Если нефтепровод пойдет в обход Байкальского хребта, то строительство столкнется с транспортными трудностями. Дороги там есть: автомобильная дорога Усть-Кут – Киренск, зимник до Бодайбо и Киренска с восточной части хребта, и судоходная артерия Лены с системой портов. Но условия эксплуатации дорог ставят ограничения на завоз грузов и затягивают сроки строительства.

Во-вторых, невозможно сказать, во что такой нефтепровод встанет. Звучавшую оценку в 11,6 млрд. долларов теперь, после пересмотра проекта, можно считать заниженной. Как бы не вышло, в конечном счете, все 20 млрд. долларов. Цифра не кажется невероятной в свете трудностей с транспортом, стоимостью строительства в сложных условиях, стоимостью сопутствующей инфраструктуры.

В-третьих, нефтепровод становится длиннее, и соответственно, тариф на прокачку нефти также будет увеличен. Заявленная цифра в 38 долларов за тонну до бухты Перевозной также можно смело признать заниженной.

Это ставит непростые вопросы, связанные с общей экономической эффективностью нефтепровода. Если он станет длиннее, дороже, с более высоким тарифом и большими сроками постройки, то тогда его преимущества по сравнению с железной дорогой станут куда как меньше заметными. Для нефтяников возможность вывезти нефть сейчас по 96 долларов за тонну лучше, чем перспектива вывозить после 2010 года по 40-50 долларов. Добыча не ждет, цены на нефть колеблются и неизвестно, удержится ли нефть на отметке 70 долларов за баррель хотя бы до конца этого года, не говоря уже о такой большой перспективе.

В гигантизме, присущем подобным проектам, плохо учитывается постепенность в возведении столь крупных объектов и тщательная подготовка к строительству. Очевидно, что нефтепровод, если он будет построен, будет использоваться не меньше 30-40 лет. С его постройкой можно не спешить, особенно имея в руках железную дорогу и налаженную систему перевозок по ней. Возможности ОАО «РЖД» по перевозке нефти в Китай позволяют удовлетворять потребности в перевозках нефти на восточные рынки примерно до 2015 года.

Спешить в этом деле не нужно. Спешка может только погубить крупный проект. У нас еще есть время и возможности для тщательной подготовки к строительству.

Автор: Дмитрий Верхотуров © Blotter РАССЛЕДОВАНИЯ, БАЙКАЛ 👁 8697 05.05.2006, 18:13

URL: <https://babr24.com/?ADE=29821> Bytes: 4530 / 4530 Версия для печати Скачать PDF

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

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: 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](#)