

РЖД наступает на трубу «Транснефти»

Владимир Якунин документально выступил против ВСТО.

В США начнется road show евробондов "Транснефти" на общую сумму \$500 млн. В подготовленном к их размещению меморандуме говорится, что первый этап строительства трубопровода Восточная Сибирь-Тихий океан (ВСТО) оценивается в \$11 млрд. Между тем в пятницу состоялась презентация книги авторского коллектива во главе с президентом ОАО "Российские железные дороги" Владимиром Якуниным "Энергетический вектор восточной геополитики России". Авторы пришли к выводу, что транспортировка нефти по ВСТО имеет "риск неэффективности многомиллиардных затрат". Нефть из Восточной Сибири предлагается возить по железной дороге.

В информационном меморандуме к планируемому размещению евробондов "Транснефти" говорится, что стоимость реализации трех стадий первой фазы строительства ВСТО оценивается в \$11 млрд. В эту сумму включены затраты на прокладку 2,8 тыс. км трубопровода до Сковородина мощностью 30 млн т в год и строительство терминала в бухте Козьмино. Четвертая стадия, предполагающая строительство ответвления на Китай, будет финансироваться за счет китайской CNPC. Оценку второй фазы строительства (2,1 тыс. км трубопровода и расширение мощности до 80 млн т) менеджмент пока не завершил, сообщается в меморандуме (его копия есть в распоряжении "Ъ"). В конце 2004 года первый этап строительства ВСТО оценивался в \$7 млрд.

Однако у проекта "Транснефти" нашлись противники. В пятницу группа ученых презентовала книгу "Энергетический вектор восточной геополитики России", соавтором которой является президент РЖД Владимир Якунин. В аннотации к изданию указывается, что "особое значение" в книге "придается вопросам рисков, рентабельности транспортировки (нефти из Восточной Сибири.- "Ъ"), сохранения качества нефти, экологической надежности". В результате авторы пришли к выводу, что экспортировать нефть в Китай и страны Азиатско-Тихоокеанского региона надо не по трубопроводу - анализ вариантов транспортировки нефти свидетельствует о существенном преимуществе железнодорожного транспорта. По мнению авторов, "многомиллиардное решение (о строительстве ВСТО. - "Ъ") принималось в ситуации политизированного публичного дискурса, под мощным лоббистским внутренним и весьма энергичным внешним давлением, на основе малодоступного профессиональным экспертным кругам анализа и стратегического прогноза".

Как пояснила "Ъ" Надежда Пак, замдиректора Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования, проводившего исследование, оно было инициировано господином Якуниным, возглавляющим попечительский совет центра, но задачи доказать преимущество железнодорожного варианта не ставилось. При этом, отмечает госпожа Пак, центр пришел к выводу, что целесообразность строительства трубы с учетом сохранения сегодняшней ситуации - низкая. "Нефтепровод - наиболее эффективный транспорт, однако только в том случае, если он заполнен нефтью. Если речь идет о 80 млн т в год, то должна быть освоена огромная ресурсная база, однако подтверждений выполнимости этой задачи пока нет, - сказала госпожа Пак. - К тому же мы рассматривали не голую экономическую эффективность, а совокупность факторов, в том числе риски, и по рискам строительство трубопроводов выглядит куда менее целесообразным".

Отметим, что пока предполагается, что нефть из Тайшета будет доставляться по трубе в Сковородино, а затем по железной дороге на побережье Тихого океана, до тех пор пока не будет построена ветка трубопровода, соединяющая Сковородино и побережье. Нефть из Сковородина в Китай также может транспортироваться по трубопроводу, решение о строительстве которого пока не принято, или по железной дороге. Таким образом, РЖД надо успеть доказать необходимость использования своих ресурсов до того, как будет принято решение о расширении ВСТО до 80 млн т, ведь при "работе на полную проектную мощность нефтепровод не допускает конкуренции других способов перевозки нефти, поскольку поставки по ним существенно снизили бы экономические показатели нефтепровода, а в некоторых случаях привели бы к ценовым конфликтам".

Недавно глава Минпромэнерго Виктор Христенко заявил, что решение о реализации второго этапа

строительства ВСТО может быть принято скоро. "До того как мы закончим первый этап (планируется, что это произойдет в 2008 году. - "Ъ"), мы сможем ответить на вопрос, когда начнется реализацию второго. Поэтому с этой точки зрения 2012 год и привязка этого события не выглядит фантастической", - сказал чиновник.

Денис Ребров, Наталья Скорлыгина, Александр Гудков

Автор: Артур Скальский © Коммерсантъ ЭКОНОМИКА, МИР 8311 13.02.2007, 13:38 265

URL: <https://babr24.com/?ADE=35951> Bytes: 4523 / 4508 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: **Артур
Скальский.**

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](#)