



Всероссийский научно-практический форум «Экология: синтез естественно-научного, технического и гуманитарного знания»

## ШКОЛА ИНТЕРЭКОПРАВА

СГТУ им. Ю. А. Гагарина, 11-12 октября 2012 г.

### ЭНЕРГИЯ, НЕФТЬ И НЕЗАВИСИМОСТЬ

Роберт Ф. Кеннеди младший, экс Президент Всемирной организации по сохранению водных ресурсов Waterkeeper / Перевод с англ. и прим. Е. А. Высторобца // Журнал Всемирной организации по сохранению водных ресурсов Waterkeeper, том 4, № 1, лето 2007. С. 6-7. ; www.waterkeeper.org "Marc Yaggi" "Eugene A Wystorobets" 21 Nov 2007 12:36:40 RE: Re[2]: Kennedy's article translation + Yes, please translate it for your forum. When you do, please indicate: "Reprinted from Waterkeeper magazine, Vol. 4 No 1, Summer 2007 pp. 6-7. See www.waterkeeper.org

В сентябре 2004 экономист Амори Ловинс и Институт Роки Маунтэйн опубликовали исследование, подготовленное по заказу Министра обороны и Руководителя Военно-морскими исследованиями, доказывающее в деталях, что к 2040 году Соединенные Штаты могут остаться без источников нефти. С тех пор доклад "Побеждая в игре исчерпания запасов нефти: инновации в прибыль, новые рабочие места и безопасность" подвергся строгому рецензированию и был существенно дополнен.

Ловинс предлагает отказаться от использования нефти двумя путями. Во-первых, Америка может сэкономить половину нефти за счет удвоения эффективности ее использования. Мы уже удвоили нашу эффективность начиная с 1975 года, но мы можем снова удвоить производительность при средней величине затрат лишь 12 долларов за сэкономленный баррель.

Мы можем удовлетворить спрос на остающуюся половину нефти благодаря переходу на природный газ и виды биологического топлива при средних затратах 18 долларов за баррель. Таким образом, мы сможем полностью устранить нашу нефтяную зависимость через замену нефти в текущих ценах по 60 за баррель на новые энергоносители по средней цене 15 долларов за баррель.

Доклад Ловинса показывает, как при одновременном инвестировании 180 миллиардов — то есть менее половины того, что мы уже "закопали в буровой скважине Ирака" — мы можем переоснастить автомобилестроение и авиационную промышленность, повысить энергоэффективность в наших домах и промышленности, и полностью "оторваться от нефтяной соски" — нашей деструктивной и дорогостоящей нефтяной зависимости. Этот переход создаст миллион новых рабочих мест, три четверти из которых в сельской Америке и нашей глубинке, и сохранит миллион рабочих мест в американском автомобилестроении, находящихся под угрозой сокращения.

Из опыта мы знаем, что "зеленые" природоохранные инвестиции — благо для американской экономики, не говоря уже о нашей национальной безопасности. В период между 1977 и 1985 годами, инвестиции США на сохранение природы и в развитие альтернативных источников энергии, стимулированные нефтяным кризисом 1976 года, подняли КПД автомобилей с 18 миль до 27.5 миль за галлон. В течение тех восьми лет потребление нефти сократилось на 17 процентов, а экономика выросла на 27 процентов. Мы урезали импорт нефти на половину. Импорт из Персидского залива упал на 87 процентов. Если бы мы сохранили этот курс, то после 1986 года нам не пришлось бы импортировать ни единой капли нефти из Персидского залива.

Потом к власти пришел Рональд Рейган и приказал убрать солнечные батареи Джимми Картера с крыши Белого дома. Он откатил назад стандарты автомобильной эффективности и уничтожил зачатки ветровой электроэнергетики и 130-миллионную программу исследований по применению солнечной энергии. Эти и другие услуги Рейгана нефтяным баронам и Детройту [столица американского автомобилестроения — прим. Е.В.] удвоили наш нефтяной импорт в 1987 году и положили начало неконтролируемой нефтяной зависимости, которая теперь заставляет нас действовать как наркомана из притона, раскручивающего старых леди на деньги для очередной дозы. Наш "Джонс за пол нефтедозы" впутал нас в Месопотамское болото, помог сделать Америку открытым кшатрием среди наций и разрушил источник демократии всего земного шара.

Хорошие новости в том, что революционное развитие технологий и материалов вооружило нас, для проведения той же самой стратегии, которая нас освободила в конце 70-ых, но в этот раз мы можем избавиться от нефти до конца, и навсегда. Ловинс показывает, как при использовании стандартных технологий, Америка может утроить эффективность автомобилей, грузовиков и самолетов, уполовинить потребности в электричестве и идти вперед более энергичными действиями правительства могут стимулировать наш переход от нефти гораздо быстрее, чем наиболее оптимистичные предсказания Ловинса. Если, например, мы направим государственные средства на жидководородное топливо, которое более, чем в два раза

превосходит нефтепродукты по эффективности, то Америка могла бы экспортировать энергию с Великих Равнин — из "Саудовской Аравии ветра". Достаточно ветра двух Дакот для производства водорода, необходимого, чтобы управлять всеми дорожными транспортными средствами в Америке, при практически троекратной эффективности по сравнению с бензином.

Поскольку мы опираемся на военную платформу, то правительство должно делать все возможное, чтобы ускорить внедрение существующих энергетических технологий и развитие новых. Правительство может достичь этой цели не командно-административными средствами, а через освобождение полнокровных рыночных артерий, чтобы стимулировать инновационный климат.

Представители промышленности по производству ископаемых видов топлива настаивают на том, что их продукт доминирует в энергетическом секторе благодаря его эффективности и низкой цене, дающих ему преимущества в условиях свободного рынка. Это — миф. Их доминирование — это результат корпоративного благополучия и "капитализма по знакомству". Их жадность и злобные поползновения на наши государственные интересы сделали возможным, в том числе, незаконный сговор по разрушению в Америке экологически чистого общественного транспорта.

В период между 1920 и 1955 годами, нефтяные компании систематически скупили и разрушили системы электрического рельсового транспорта в 45 городах США, включая Нью-Йорк, Филадельфию, Сент-Луис и Лос-Анджелес, с методической целью снижения доли экологически чистых массовых перевозок и принуждения властей к приобретению их продукции. Они вырвали рельсовые колеи или похоронили их под слоем асфальта и гудрона с их нефтеперерабатывающих заводов. Демонстрируя необоснованную жестокость и решительность они сожгли знаменитые лос-анджелесские красные трамваи — незабываемый эпизод, показанный в мультфильме "Кто убил кролика Роджера". В каждом городе они заменили трамваи на дизельные автобусы со скверным выхлопом, которые к тому же были намного дороже в эксплуатации. Они уличены Министерством юстиции Президента Гарри Трумэна в антирестовом сговоре, но им разрешили уйти после уплаты однодолларового штрафа. Преступление было совершено. В 90-ых Министерство юстиции даже не пошевельилось для привлечения к ответственности, когда "Большая Нефть" вступила в сговор с производителями автомобилей, чтобы уничтожить электрические автомобили. Ошеломляющий документальный фильм "Кто убил электрический автомобиль" показывает, как заговорщики разрушили популярный и полностью электрический "Сатурн" "Дженерал Моторс" — который получил поддержку в соответствии с законом Калифорнии и приводил в трепет Детройт и его "близких нефтяных друзей" своей быстро растущей популярностью. Опасаясь, что другие штаты последуют примеру Калифорнии, "Дженерал Моторс" насильно отозвал и разрушил все электрические "Сатурны". "Шеврон" приобрела патенты на блестящую систему никелевого аккумулятора "Дженерал Моторс", чтобы гарантировать, что идея останется в могиле.

"Большая Нефть" защищает свою монополию делясь своими прибылями с политиками. Согласно данным Центра ответственной политики, нефтяные и газовые компании пожертвовали более 186 миллионов долларов американским политическим кандидатам в период с 1996 по 2006 годы. Эти взносы помогли нефтегазовой промышленности приобрести крупное влияние в Вашингтоне (Округ Колумбия), включая влияние в сегодняшнем Белом доме, который скользнул во власть на маслянистых наличных нефтяной промышленности. Президент, Вице-президент и большинство их высших советников пришли из нефтяной промышленности и групп ее сторонников. Кондолиза Райс имеет танкер "Шеврона", названный в ее честь. Эндрю Кард, лоббист "Дженерал Моторс", сделал свои банкноты с помощью постоянно "сходящих с рельсов" стандартов экономии топлива [CAFE, Corporate Average Fuel Economy standards]. Главный президентский советник по экологии Филипп Куни был прежде главным лоббистом Американского нефтяного института.

Это правительство выполнило все, что в его силах, чтобы освободить нас от нефтяной склонности. В свой первый день в офисе Президент Буш подписал закон о 100 000-ой налоговой скидке на Хаммеры (Hummer) и другие спортивно-практичные автомобили [SUVs, Sport-Utility-Vehicles], вес которых более 6 000 фунтов [2 238 кг]. (Налоговая скидка для покупателей гибридных авто по сравнению с ней ничтожна.) Дик Чейни прекратил обсуждение вопроса об энергобережении в апреле 2001 года [с формулировкой — Е.В.] как простого "личного достоинства", в то время как Конгресс запретил Агентству по охране окружающей среды США даже изучать возможности повышения стандартов эффективности автомобилей, направляя миллиарды в виде налоговых льгот энергетическим компаниям и разрушая экологическое законодательство. Федеральный суд только недавно признал незаконным отказ Буша от повышения стандартов эффективности, которое уже давно предусмотрено в рамках Закона США от 1992 года "О политике в области энергетики".

Когда в мае 2001 года представителя Президента спросили о том, собирается ли Президент Буш призывать американцев

умерить наше расточительное использование бензина, то Ари Флейшер ответил "Это большое «нет». Президент верит, что таков американский образ жизни ... Американский образ жизни благословенен".

Нефтяные бароны получают отдачу от их политических и лоббистских инвестиций, приблизительно, 1 000 к 1. Эти доходы "Большой Нефти" включают прямые федеральные субсидии в размере 16 миллиардов ежегодно. Щедрость государства принимает любую форму от поддержки научно-исследовательской деятельности и страховых гарантий по кредитам до расширенных списков амортизации основных средств в Налоговом кодексе, освобождение от лицензионных платежей (роялти), абсурдной нефтяной скидки на истощение недр и других прямых субсидий и налоговых льгот, предоставляемых нефтяной промышленности. Предоставление таких субсидий для отрасли промышленности, которая сообщила о рекордных поступлениях в размере более чем 137 миллиардов прибыли в 2006 году, кажется дважды абсурдным. "Уолл Стрит джорнал" недавно сообщил, что "Большая Нефть" — настолько на плаву по прибылям, что испытывает затруднения в поиске способов расходования всех своих денег.

В действительности, истинные субсидии этой отрасли промышленности — намного больше. Институт транспорта в Калифорнийском университете в Дэвисе оценивает минимальный размер ежегодного ущерба зерновым культурам и лесам, качеству вод, зданиям и памятникам из-за использования нефти в 24,3 миллиарда. Затраты на здравоохранение, вызываемые использованием нефти — приблизительно 67,3 миллиарда долларов ежегодно. Налогоплательщики США ежегодно расходуют 55-100 миллиардов долларов, чтобы защитить наше бесперебойное снабжение нефтью во всем мире. Эти цифры не включают ежегодные более чем 100-миллиардные расходы Пентагона в Ираке, так как эта война началась — расходы на нее также должны учитываться в кредитном счете "Большой Нефти".

Цифры не включают потери налогоплательщика, связанные с глобальным потеплением, снижением производительности труда, преждевременными смертями близких и разрушением общенародных памятников, подобных Статуе Свободы. Эти же цифры не включают и не объясняют затраты, которыми мы подвергаемся из-за финансирования террористов на Ближнем Востоке, или наркокартелей в Колумбии и огромный ущерб нашему национальному престижу, политической целостности и моральному авторитету, когда мы поддерживаем тиранов, которые фальсифицировали выборы, мучают своих противников и душат демократию от Казахстана [РК далеко от США, автор поспешно готовил статью — прим. перев.] в Нигерии до Саудовской Аравии. Прибавьте к этим затратам разрушение наших океанов и берегов, забвение коренных культур и эрозию нашей гуманности, каждое из этих следствий является частью цены, которую мы платим за нефть.

Истинная цена нашей нефтяной зависимости, согласно автору и экс Директору Агентства по охране окружающей среды Калифорнии Тэрри Тамминену, в промежутке от 135 миллиардов до 1 триллиона ежегодно — или 2 700 долларов для каждого гражданина США. Эти субсидии позволяют нефтяным компаниям искусственно снижать цену бензина. Американцы все еще платят истинную стоимость этого бензина, но не на колонке, где они могут управлять своими расходами. Мы оплачиваем ее в федеральных налогах. Если бы мы платили истинную стоимость на колонке, то она была бы около 7-9 долларов за галлон, и вынудила бы промышленность заплатить честную цену ее продукта. Тогда американские потребители докричались бы до Детройта, чтобы производить автомобили, которые проезжают 40 миль на галлоне [7 л. на 100 км]. Субсидии искажают рынок и дают неправильные сигналы Детройту, который делает вывод о том, что экономия топлива не имеет значения для потребителей и в значительной степени игнорирует этот параметр при разработке автомобилей.

На деле, если бы мы просто убрали субсидии, то возобновляемые источники энергии (виды топлива) перегнались бы нефть на порядок ценовой категории в условиях действительно свободного рынка. Исключительно благодаря этим гигантским субсидиям бензин имеет шанс побеждать в соревновании с биотопливом, ветряной и солнечной электрогенерацией, которые могут давать более эффективную энергию без загрязнения, по гораздо меньшей цене. W

measure@mail.ru