

Нефтяная река, мертвые берега

Альберт КАЛАШНИКОВ

ПОСЛЕ НЕСКОЛЬКИХ ЛЕТ упорной борьбы различных заинтересованных групп за тот единственно возможный вариант прокладки трубопроводной системы наконец выбран самый дорогостоящий и наиболее длинный. В феврале 2004 года ОАО «АК «Транснефть» согласовало с администрацией Амурской области идею строительства нефтепроводной системы Восточная Сибирь — Тихий океан (ВСТО). Приказ из Кремля недвусмыслен: «На Восток!» Бюрократическая машина замерла, содрогнулась и изрыгнула из себя очередной набор ведомственных приказов, указаний и распоряжений. Армия клерков принялась за привычную работу, и вот уже губернаторы поспешили проявить лояльность Москве — отдали распоряжения на местах: содействовать реализации проекта всеми силами. Губернатор Леонид Коротков подписал распоряжение, разрешающее «Транснефти», которая является разработчиком проекта, проводить проектно-изыскательские работы по трассе нефтепровода на территории Амурской области. Согласно проекту, нефтепровод пройдет по территории 13 административных районов. Проектно-изыскательские работы начнутся в июле 2004 г. Декларация о намерениях строительства новой нефтепроводной системы была одобрена по итогам встречи рабочей группы областной администрации и представителей «Транснефти». В ней рассмотрены ресурсная база Западносибирского и Восточносибирского регионов, трасса нефтепровода и основные технические решения, объемы строительства объектов нефтепроводного транспорта, возможное влияние нефтепровода на окружающую среду. Проект предполагает строительство нефтепровода от Тайшета до Находки. Примерная протяженность нитки нефтепровода — 4 130 км, из них по Амурской области — 1 403 км. В 2004 г. планируется внесение уточнений в ТЭО, до конца года будет завершён этап «Обоснование инвестиций», проведены общественные слушания в регионах, экологическая экспертиза, после чего правительством РФ будет принято решение по проекту в целом. Администрация области считает, что строительство нефтепроводной системы Восточная Сибирь — Тихий океан отвечает стратегическим и экономическим интересам как Амурской области, так и РФ в целом.

Дальневосточный регион расположен далеко от промышленно развитого центра страны. И так случилось, что после краха плановой экономики в результате поражения в холодной войне с Западом стало экономически невыгодно торговать с центром России: слишком дальним оказался наш край, а транспортные тарифы неподъемны в конкурентной борьбе. И оказавшееся невостребованным для российской промышленности сырье дальше ее окраины широким потоком хлынуло в развивающуюся Азию.

Основными районами, обеспечивающими ресурсную базу новой нефтепроводной системы, являются Томская область и Ханты-Мансийский автономный округ в Западной Сибири, а также нефтегазоносные провинции Восточной Сибири, из которых самыми крупными являются Лено-Тунгусская и Хатанго-Вилуйская. В пределах Томской области к настоящему времени открыто 92 месторождения, в разработке находятся еще 19. В Ханты-Мансийском округе имеется 26 открытых месторождений. Основная часть разведанных запасов нефти Восточносибирского региона со-

средоточена в Иркутской области, а также в Эвенкии, Красноярском крае и Республике Саха (Якутия). Поступление нефти в систему в районе Тайшета и Казачинского с учетом расходов на нужды регионов могут составить 56 млн тонн в год.

Трасса проектируемого нефтепровода проходит по территориям 7 субъектов Российской Федерации: Иркутской, Читинской и Амурской областей, Республики Бурятия, Еврейской автономной области, Хабаровского и Приморского краев. Для строительства нефтепровода принимаются трубы диаметром 1 220 мм. Трасса характеризуется сложными геологическими, гидрологическими и сейсмическими условиями. На основном ее протяжении предусматривается подземная прокладка трубопровода.

Предстоит преодолеть свыше 435 км болот, более 1 тыс. км скальных и полускальных грунтов, зоны вечной мерзлоты, курумы, разломы, карстовые породы, селевые и оползневые участки, косогоры со значительными уклонами. На пути имеется около 50 больших и малых рек, десятки автомобильных и железнодорожных дорог. Переходы через реки предусмотрено выполнять как традиционным траншейным способом, так и методом бестраншейной прокладки. Проектируются 32 нефтеперекачивающие станции, в том числе 13 с резервуарным парком с суммарным объемом 2 670 тыс. куб. м. В состав производственных объектов морского комплекса входят грузовые причалы, в том числе один для танкеров дедвейтом 300 тыс. тонн, причалы портофлота, объекты вспомогательного назначения.

Казалось бы, грех жаловаться, но не тут-то было. Если, к примеру, такие государства, как Белоруссия и Украина, имеют от транзита российской нефти и газа возможность удерживать на плаву свою экономику, то безмолвные российские регионы только наблюдают со стороны за процессом раздела горсткой олигархов и дружественной им номенклатуры когда-то общегосударственного имущества. Это очевидно. Свои не вправе требовать, они вправе просить, вправе покорно смириться. И последние выборы наглядно показали, что народ одобряет политику своего геноцида, одобряет как неразумная, покорная и серая масса. И не стоит ожидать, что дальневосточные губернаторы имеют настолько сильные челюсти (за исключением разве В. Ишаева), чтобы вырвать у центра большой кусок для дальневосточников, чем рассчитывают с ними поделить.

Но вопрос даже не в тех крохах, которые предлагаются транзитным регионам, все обстоит гораздо сложнее. Что, собственно, являют собой нефть и газ? Не только топливо, даже далеко не столько это. Нефть и газ являются ценным сырьем химической промышленности. Это тысячи наименований разного рода продукции. Наверное, не будет преувеличением сказать, что все, не являющееся «деревом», — «химия». Вырученные от продажи сырья, причитающиеся населению проценты мы в итоге опять возвращаем нашим азиатским друзьям в уплату за весь ширпотреб, изготовленный из наших и, по сути, дармовых для них нефти и газа. Попросту говоря, мы через 100 лет поменялись ролями с когда-то технологически отсталой Азией. Теперь уже мы выглядим дикарями, которых разводят на сверкающие бусы. И главным «лохотронщиком» здесь, как ни странно, является наше далекое московское правительство.

Проживая на задворках великой когда-то России, мы по привычке ходим на выборы президента, интересуемся новостями жизни столичного бомонда через популярные телепрограммы, сопереживаем жертвам трагедии в аквапарке и чувствуем себя вроде как при деле. Но не заметили того факта, что новое поколение «центральных русских» уже совершенно не знает географии Дальнего Востока, не говоря уже о проблемах ее жителей. Зачастую дикторы телевидения помещают Благовещенск в Приморский край и т. п. Да что там говорить, на памяти анонс одного конкурса, объявленного коллегами-экологами из Москвы, где вместо Дальневосточного федерального округа фигурировал Приморский ФО, хотя такого никогда и в помине не было. А, к примеру, тот же Биробиджан для многих «центральных русских» ассоциируется почему-то с Азербайджаном. Для них гораздо ближе проблемы той же Европы, которая уже плотно прижалась к Московии. К чему я пишу об этом? Да к тому, чтобы мы, дальневосточники, наконец осознали, что наше будущее зависит от нас самих. «Спасение утопающих — дело самих утопающих». Конечно, можно гордиться тем, что «Начальник Чукотки» Абрамович купил себе «Челси». Но больно уж все происходящее напоминает времена крепостничества, когда холопы радовались за своего барина. Видимо, мы так и остались рабами. Безропотная серая масса, торгующая своими дочерьми в публичных домах Китая, Японии и Кореи. И мы еще хотим к себе уважения?

Вернемся к нефтепроводу. Не стоит питать иллюзий относительно подъема дальневосточной экономики. У нас никаких предпосылок для этого нет. Нет производства — нет экономики. Доходы регионов, например, за транзит той же нефти не покроют всех убытков, которые мы понесем в процессе ликвидации последствий неминуемых аварий. Не оставляет сомнения, что государственная компания, осуществляющая строительство трубопроводной системы («Транснефть»), постарается минимизировать затраты на гигантскую стройку. Проектная документация «Ангарск — Приморье» — прообраз ныне реализуемого «ВСТО» — наглядное доказательство моих слов. Большая часть трубопровода будет банально закопана в землю. Это старый, испытанный совдеповский вариант, дешевый и... грязный, так как известно, что нефтетрубопровод имеет свойство давать утечку, и в нашем варианте ее сразу не обнаружат даже сверхчувствительные приборы. Как не обнаруживают они нефтепотери на незаконных врезках. Я не рассказываю ужасы, уже скоро вы сами испытаете вкус нефтяного коктейля из водопроводного крана своей квартиры. Во многих городах и поселках просто нет очистных сооружений, и

нефть неминуемо будет попадать в систему водозабора. Конечно, можете не верить и надеяться на чудо, которое спасет вас от экологической катастрофы. Но пока не поздно что-то еще изменить, обратите внимание на сахалинские события последних лет. Там не то что трубопровод, там даже месторождения российское правительство умудрилось передать иностранцам так, что мы еще и должны остались! И теперь остается только наблюдать, как в процессе реализации проектов «Сахалин-1, -2, ...» в погоне за дешевизной строительства нарушаются все экологические нормы. Добро пожаловать в Ад, Сахалин!

Как всегда в случае с крупными техногенными проектами, местные власти заявляют об экономических перспективах для населения, а компания-строитель — о высоком уровне надежности и экологичности проекта. Как это осуществить в первом случае без развития собственных производственных мощностей по переработке нефти, а во втором — при условии, когда строитель и владелец трубопровода — государство (как известно, весьма прижимистое на природоохранные расходы), а нефть принадлежит частным компаниям, не ясно. Но опыт подсказывает: если проект такого уровня продвигается с помощью мощнейших административных ресурсов, — добра не жди!

Господин Коротков решил все сам, ему не указ мнение населения, и не нужно проводить общественные слушания на предварительном этапе! Что можно предварительно сказать о технической стороне проекта? Не стыкуются понятия «надежность» и «экологичность», «подземная прокладка» и «сложные сейсмические условия». Слабо сказано! Трасса будет местами проходить в высшей по интенсивности землетрясений зоне и будет иметь жесткую, соответственно, непрочную на разрыв конструкцию. Конечно, многие скажут, что раз есть спрос и есть товар (нефть в нашем случае), то нужно торопиться его продать. Но еще старый цыган говорил: «Хороший конь через день торга две цены берет»!

От того, сможем ли мы объединиться перед лицом очередной надвигающейся беды под названием «строительство нефтепроводной системы Восточная Сибирь — Тихий океан», которая ничего нам, кроме огромных экологических бедствий, не принесет, будет зависеть не только состояние окружающей нас среды. Речь уже идет об окончательном превращении Дальнего Востока России в сырьевой придаток развивающегося Азиатско-Тихоокеанского региона. И с нами в итоге неминуемо произойдет та же грустная история, что случилась с европейской норкой после акклиматизации ее американского собрата. Но это уже другая история.

