

Трубная гласность

Иван ЕГОРЧЕВ

АЖИОТАЖ ВОКРУГ ПЛАНОВ постройки нефтепровода под условным названием «Восточная Сибирь — Тихий океан» длится как минимум три года, и даже наименование этого проекта менялось несколько раз: Ангарск — Находка, Ангарск — Приморье, Тайшет — Перевозная. Основная цель прокладки столь грандиозного сооружения — обеспечить доставку сибирской нефти в один из российских портов на побережье Японского моря, откуда она танкерами будет перевозиться в Японию и США, а в качестве дополнительного варианта — по железной дороге в Китай и Южную Корею.

Нефть и экология

Последний вариант маршрута выглядит так: Иркутская область (Тайшет — Казачинское) — Бурятия (по трассе БАМа до Тынды) — Амурская область — ЕАО — Хабаровский край — Приморский край (бухта Перевозная). Общая протяженность нефтепровода — 4 188 км, способ прокладки в основном подземный с глубиной залегания 1,2 метра, над землей (в зонах вечной мерзлоты) пройдет 577 км, будет также сооружена соответствующая портовая инфраструктура в бухте Перевозной. «Труба» пересечет порядка тысячи ручьев и рек, из них 174 — более чем 30-метровой ширины (под самыми крупными — Амуром и Ангарой — проруют тоннели). После завершения проекта по трубопроводу будет перекачиваться до 80 млн тонн нефти в год; общий срок строительства — 72 месяца, предположительная стоимость — 14,4 миллиарда американских долларов.

Общественные слушания этого проекта проводились уже дважды: в 2002 году и в июле 2004-го. Мнение экологической общественности всех регионов было однозначным: в представленном виде осуществлять проект нельзя. Иркутские экологи посчитали, что нужны исследования 213 рек, болот и сейсмичных районов, а также животного и растительного мира. Если проложить «трубу», как предлагалось, по тектоническому разлому, то загрязнение Байкала неизбежно. Для этого вполне бы хватило и «плановых» утечек — есть такой термин у нефтяников. В Бурятии «труба» тоже должна была пройти по водосбору Байкала, плюс к

этому там имеются селеопасные участки, зоны повышенной сейсмичности и вечной мерзлоты.

В нынешнем году общественные слушания прошли во Владивостоке, Хабаровске, Биробиджане, Благовещенске, Улан-Удэ, Иркутске и на станции Чара Читинской области. Надо отметить, что в проекте образца 2004 года трасса будущего нефтепровода отодвинута на 80 км к северу от Байкала, но ее близость к уникальному озеру все равно вызывает понятное беспокойство экологов. А из Бурятии недавно было получено такое сообщение: «Транснефть» положила в общественные приемные еще два тома важной документации (том 8 книга 1 — «Инженерно-технические мероприятия ГО. Мероприятия по предупреждению ЧС» и том 1 — «Общая пояснительная записка»). Сейчас мы их изучаем, и местами при чтении волосы встают дыбом» (письмо неофициальное. — И. Е.).

Место окончания трубопровода выбиралось достаточно долго. Хабаровский край лоббировал вывод «крантика» в порты Ванино или Совгавань; в Приморье насчитывалось восемь вариантов — от северного Тернейского до южного Хасанского района. В итоге, как известно, больше всего «преимуществ» проектировщики нашли в бухте Перевозной, расположенной в Амурском заливе. Против такого выбора имеется достаточно много экологических доводов. Бухта Перевозная находится буквально в 30 километрах от границы Морского заповедника; 12 км трассы трубопровода проходят по охранной зоне заповедника «Кедровая падь», 32 км — по территории госзаказника «Барсового», созданного для сохранения леопарда. Профессор Борис Преображенский, заслуженный эколог России, выступая на слушаниях во Владивостоке, сказал так: «Если бы я, будучи зловредным человеком, искал место, где бы побольше ударить экономику и социоиндустрию Приморского края, то лучшего места, чем Перевозная, не нашел бы».

Итоговое мнение приморской «зеленой» общественности было единым — выход трассы нефтепровода в бухту Перевозную нанесет значительно больший экологический вред, чем первоначальный вариант на Находку. Собравшиеся во Владивостоке представители 15 научных учреждений и 17 общественных экологических организаций занесли в протокол слушаний предмет разногласий с

«Транснефтью» в довольно мягкой редакции: «Предварительные материалы ОВОС (оценка воздействия на окружающую среду) не содержат достаточных данных, поэтому невозможно сделать вывод о допустимости намечаемой деятельности на природную окружающую среду».

Нефть и политика

Проект прокладки нефтепровода из Сибири в Китай (но не в Приморье) был одним из ведущих в пакете инвестиционных предложений Иркутской области конца 90-х годов. Поскольку Ангарский нефтехимический комбинат (АНХК) был самым крупным подобным предприятием в Восточной Сибири, начальным пунктом «трубы», естественно, считался Ангарск. Конечный пункт тогда не назывался, но в



конец концов китайских инвесторов удалось увлечь планами строительства трубопровода Ангарск — Дацин. Автору этой статьи довелось в 1999 году побывать в Иркутске. Комбинатом в Ангарске к тому времени уже владела компания «ЮКОС», и о нефтепроводе в Китай как гарантии безбедного будущего области знала каждая местная собака. Так что проект «Восточная Сибирь — Тихий океан» появился несколько неожиданно...

Теперь цитата, относящаяся к маю 2003 года: «С минувшего декабря (2002 года. — И. Е.) Токио бомбардировал Москву предложениями отказаться от уже почти согласованного проекта строительства нефтепровода Ангарск — Дацин пропускной способностью до 30 млн тонн в год. Взамен была выдвинута идея сооружения трубы до Находки: она обеспечивала российским ресурсам выход не только в КНР, но и на рынки всего АТР. Ссылки делались на опасность односторонней экономической ориентации на Пекин, а Токио давал понять, что готов закупаться отказавшись от уже почти согласованного проекта строительства нефтепровода Ангарск — Дацин пропускной способностью до 30 млн тонн в год. Взамен была выдвинута идея сооружения трубы до Находки: она обеспечивала российским ресурсам выход не только в КНР, но и на рынки всего АТР. Ссылки делались на опасность односторонней экономической ориентации на Пекин, а Токио давал понять, что готов закупаться отказавшись от уже почти согласованного проекта строительства нефтепровода Ангарск — Дацин пропускной способностью до 30 млн тонн в год. В Москву был дважды командирован шеф энергетического управления Министерства экономики и промышленности Японии. Токио согласился покрыть льготными госкредитами расходы на строительство трассы Ангарск — Находка — примерно \$ 5–6 млрд. Японцы посулили миллиард долларов и на осуществление попутных проектов в Приморском крае, включая строительство нефтеналивного порта и перерабатывающего завода».

Источник вполне официальный — ИТАР-ТАСС. Кстати, напомним, что идею некоего нефтеперерабатывающего завода близ Большого Камня упорно воплощала администрация Евгения Наздратенко; впрочем, публично речь шла о сахалинской нефти. А вот о «национальной принадлежности» инвестиций, необходимых для такого строительства, как-то умалчивали. Не будем делать выводов, а посчитаем все это лишь информацией к размышлению. И продолжим цитирование статьи 2003 года:

«Битва за Ангарск получила статус государственного приоритета первой величины: премьер-министр Дзюньшито Коидзуми дал указание поднимать эту тему при любых контактах с русскими. Он лично агитировал за нефтепровод во время бесед с Путиным. На Дальний Восток России были посланы японские представители, которые разъясняли местным губернаторам все приятные стороны японского предложения. Наконец, как сообщили дипломатические источники в Токио, приглашение Бориса Ельцина в Японию в апреле этого года было напрямую связано с тем же проектом. В Токио рассудили, что первый президент России может воспользоваться своим влиянием и помочь выбору трассы на Находку... «Но мы, видимо, не с теми вели беседа, — говорит японский дипломат, занимающийся отношениями с Россией. — Ошибкой, например, стало то, что не были установлены контакты с руководителем «ЮКОСа» Михаилом Ходорковским. Именно он контролирует НПЗ в Ангарске и был инициатором маршрута на Дацин. А ведь после объединения «ЮКОСа» с «Сибнефтью» влияние этого бизнесмена резко усилилось» (конец цитаты).

Надо ли было «обговаривать» вопрос с Ходорковским или с каким иным из влиятельных людей в России — уже неважно. Напомним, что в конце апреля 2003 года Михаил Касьянов, бывший тогда премьер-министром России, объявил, что трубопроводы будут строиться и в Дацин, и в Находку, но нефти, по его словам, хватало только для обеспечения ранее согласованного «китайского» маршрута. Тем не менее о будущем трубопроводе Ангарск — Приморье как о деле вполне решенном активно заговорила печать, причем японское участие в этом проекте было, судя по всему, одной из важных составляющих выбора российской стороны.

В то время правительственная «Российская газета» публиковала информации такого типа: «В Минэнерго разработана программа 10-летнего сотрудничества в области энергетики между Россией и Япони-

ей. Сотрудничество в области энергетики в рамках программы будет осуществляться по таким направлениям, как нефтяная промышленность, нефтепереработка, транспорт нефти и газа, электроэнергетика, сокращение выбросов парниковых газов в атмосферу. В частности, предполагается продолжить сотрудничество по добыче нефти и газа в рамках проектов «Сахалин-1» и «Сахалин-2», строительства нефте- и газопроводов на Дальнем Востоке и в Восточной Сибири, завершению строительства Бурейской ГЭС, модернизации и сооружению тепловых электростанций на Дальнем Востоке и в других регионах России» («Российская газета» от 2 апреля 2003 года).

Еще одно сообщение из той же газеты: «Возможности обеспечения поставки энергоносителей из России в Японию и инвестирования строительства нефтегазопроводов на территории Дальнего Востока обсуждались на встрече губернатора Хабаровского края Виктора Ишаева с делегацией японских промышленников. Японскую сторону интересуют, прежде всего, возможности вывоза сахалинской нефти через порт Де-Кастри и участие в прокладке магистрального трубопровода Ангарск — Находка. По предварительным данным, объем инвестиций в строительство данного нефтепровода оценивается в 5 млрд долларов США... К 2010 году по завершении строительства нефтепровода общий объем транспортируемой нефти составит 50 млн тонн в год. Японская сторона готова предоставить крупные кредиты на строительство нефтепровода» («Российская газета» от 25–30 апреля 2003 г.).

Теперь обратим внимание на иное, никак не комментируя этот факт: после принятия решения правительства России о строительстве нефтепровода Ангарск — Приморье о японских кредитах замолчали (так и хочется сказать — «как по команде»). То ли японская сторона отказалась от таких намерений, то ли требуемые миллиарды долларов неожиданно нашлись в наших банках (или в бюджете?). К слову, в некоторых публикациях говорилось о некоем «специальном» с экспорта нефти, который пойдет на развитие инфраструктуры. При этом «Транснефть» официально заявляет, что строительство «трубы» будет полностью вестись на средства этой компании. Остается открытым вопрос: является ли такой ход своеобразным подарком японской стороне или, напротив, стал для Страны восходящего солнца неприятным сюрпризом?

Посетив в октябре 2004 года Китай, президент России неожиданно отказал соседям в строительстве нефтепровода Ангарск — Дацин. Впрочем, в прямой форме этого сделано не было. Дословно Владимир Путин высказался так: «Я надеюсь, вы меня поймете, когда я говорю честно и откровенно: нам нужно прежде всего обеспечить собственные национальные интересы. Мы должны развивать территории российского Дальнего Востока». Но наряду с неподписанием договора о начале строительства трубопровода Ангарск — Дацин это высказывание и в Китае, и в России было воспринято как, грубо выражаясь, «облом». В качестве некоей компенсации В. В. Путин сказал несколько слов о якобы проектируемом ответвлении на Китай от трубопровода Восточная Сибирь — Приморье.

Поскольку в первоначальных планах никакого «раздвоения» трубопровода не было, проект придется дорабатывать. А согласно действующему законодательству это означает, что необходимо заново проводить все предварительные мероприятия, экспертизы и согласования, в том числе повторные общественные слушания. Есть и еще один неясный момент. В ходе того же визита в Китай Путин, как известно, передал великому соседу спорные островные территории на реке Амур. А именно по одному из этих островов проходила намеченная трасса нефтепровода в районе Хабаровска. Теперь стратегическую «трубу» из соображений элементарной безопасности и согласно Закону «О границе РФ», видимо, надо переносить. А это означает, что надо заново проводить... и т. д. К слову, хабар-

ровские экологи и ранее выступали с требованием, чтобы «труба» пересекала Амур не выше, а ниже краевого центра.

Более того, в российской прессе вдруг появились публикации об экономической нецелесообразности всего проекта нефтепровода Восточная Сибирь — Тихий океан. Источником таких сведений стал аналитический доклад «О возможных направлениях развития инфраструктуры по транспортировке российской нефти», подготовленный влиятельным фондом «Центр стратегических разработок» по поручению Минэкономразвития РФ. В докладе сделаны следующие выводы: «Обеспеченность Восточно-Сибирского региона подтвержденными запасами нефти не позволяет говорить о реалистичности планов сооружения в этом регионе новой крупной нефтепроводной инфраструктуры». И еще более определенно: «Форсированное принятие решения по строительству дорогостоящего нефтепровода в восточном направлении представляется преждевременным».

Время для диалога

После проведения последних общественных слушаний по проекту сооружения трубопровода Восточная Сибирь — Приморье наступило кажущееся затишье. Начался процесс проведения государственной экологической экспертизы (тоже довольно спорная процедура, но это тема отдельной статьи). Сторонники и противники нефтепровода перенесли полемику на страницы печатных средств массовой информации. За прошедшие месяцы в приморских СМИ появилось довольно много статей, в основном повторяющих и развивающих аргументацию, прозвучавшую в выступлениях на слушаниях. Объективно была передана атмосфера и суть прошедших общественных слушаний на страницах газет «Новости» и «Дальневосточные ведомости», «Арсеньевские вести» и «Московский комсомолец во Владивостоке». Слово «ОБЪЕКТИВНО» я бы особо подчеркнул, и вот по какой причине. В популярной газете «Владивосток» 16 июля 2004 года был опубликован репортаж о слушаниях, подготовленный Т. Батовой. В материале подробно и честно были переданы все аргументы, высказанные во время общественных слушаний во Владивостоке их участниками. А спустя полтора месяца на страницах этой же газеты появляется публикация некоего В. Макарова (видимо, псевдоним?), повествующая о тех же слушаниях с точностью до наоборот. Как пример — такая фраза: «Большинство выступающих на слушаниях представителей общественных эко-

логических организаций, специалистов, ученых высказались за одобрение данного проекта в целом, что и было зафиксировано в протоколе».

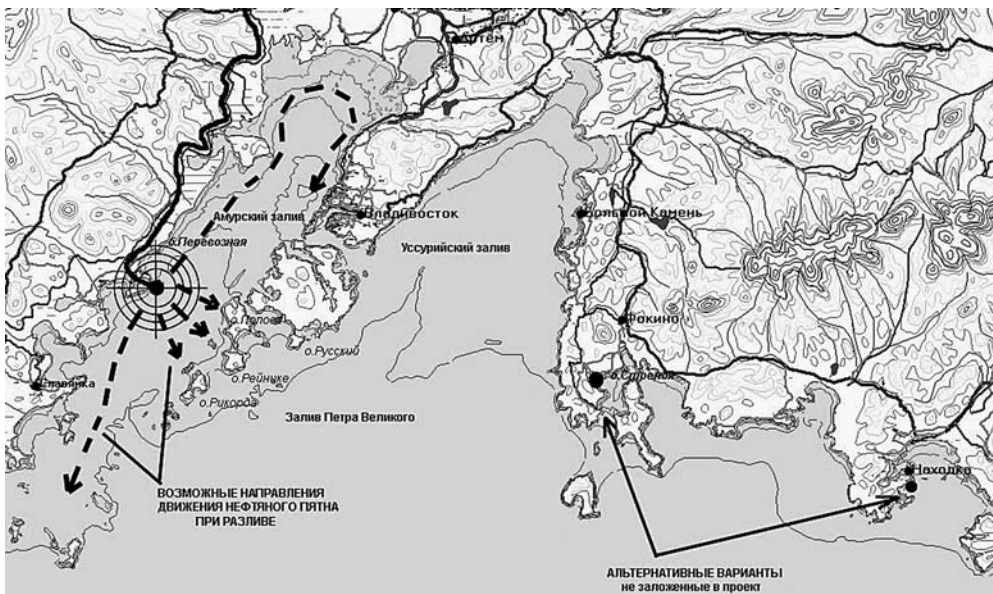
Хорошо известно, что в итоговом протоколе было зафиксировано нечто иное, что словом «одобрение» назвать довольно трудно. К счастью, в массе своей СМИ достаточно широко и конкретно осветили экологическую обстановку вокруг сооружения трубопровода. Так, исчерпывающие по количеству и очень убедительные аргументы против выхода нефтепровода в бухту Перевозную высказал в ряде статей, опубликованных в местных СМИ, научный сотрудник лаборатории экологии шельфовых сообществ Института биологии моря ДВО РАН, почетный житель Хасанского района Д. Вышкварцев. Были доведены до общественности и выкладки Ю. Берсенева, координатора по ООПТ Дальневосточного отделения Всемирного фонда дикой природы, который поставил вопрос о том, кто и в каких суммах компенсирует приморцам потерю возможности отдыха и рекреации, причем не только на территории Хасанского района, но и по всей трассе трубопровода в пределах края.

Справедливости ради заметим, что есть и другие мнения. «Нефтепровод должен иметь выход на юге Приморья (не исключая бухту Перевозную)» — так считает, например, Александр Гульков, профессор ДВГТУ, доктор технических наук, заслуженный работник высшей школы РФ. Его статья, почти без оговорок одобряющая запланированное строительство, была напечатана газетой «Золотой Рог» 31 августа 2004 года. Пожалуй, это единственный печатный материал, содержащий аргументы «за» нефтепровод и подписанный настоящей фамилией автора. Регулярные, многочисленные и весьма немалые по объему статьи в пользу «развития трубопроводного транспорта» и вообще «будущего цивилизации», появившиеся в августе-сентябре 2004 года в газете «Владивосток», были скромно подписаны псевдонимом. Часть из них к тому же содержала пометку «Р» — это означает, что материалы опубликованы на правах рекламы на коммерческой основе. Не будем гадать, кто оплатил подобные публикации... Впрочем, пиар теперь дело вполне привычное и обычное. Но, как мне кажется, убеждать людей в «пользе» нефтепровода, рассчитывая только на удачно найденные формулировки и иные изыски полемики, — бесперспективное занятие. Факты, высказанные во время общественных слушаний, вполне убедительно говорят о том, что сооружением трубопровода экологической обстановке Приморья будет нанесен ощутимый вред.

Так что будем бороться за чистоту своей «среды обитания». А в том, что борьба предстоит долгая и упорная, наверное, никто не сомневается. Ни сторонники прокладки «трубы», ни ее противники.

В качестве эпилога: «Решение о строительстве восточного трубопровода будет принято 15 декабря». 2 ноября 2004 года такое заявление агентству «Рейтер» сделал советник российского президента А. Дворкович. Так что ждать осталось совсем немного...

Частично статья была опубликована на сайте «ЭХО-ДВ» информационного агентства «Восток-Медиа».



Возможные направления движения нефтяного пятна при разливе