

БУХТА РАЗДОРА

В последнее время тихоокеанская бухта Перевозная приобрела всероссийскую известность. «Транснефть» собирается вывести сюда нефтепровод Восточная Сибирь—Тихий океан, построить терминал и разливать нефть по танкерам. Экологи же считают, что именно здесь ни нефтепровода, ни терминала, ни танкеров быть не должно ни в коем случае. Корреспондент Social Report отправился в бухту раздора.

АЛЕКСЕЙ АЛЕКСЕЕВ

По роду своей деятельности я неплохо знаю географию родной страны. Но перед выездом в командировку мне все-таки пришлось потратить некоторое время на то, чтобы отыскать на карте Хасанский район Приморского края. Именно там находится бухта Перевозная, куда через несколько лет может прийти большая труба, прорубив для России и российской нефти окно в Азиатско-Тихоокеанский регион.

Экспорт углеводородов без транзита через какую-нибудь бывшую советскую республику, безусловно, замечательный проект с точки зрения геополитики. Экологи трудно мерить-ся с геополитикой, а потому против самой идеи нефтепровода протестуют только самые радикальные экологи. Требования умеренных мягче: пусть труба будет, но не в Перевозной.

Самые громкие споры по поводу нефтепровода ведутся в столице Приморского края Владивостоке. Поскольку по дороге в Перевозную крайцентра не миновать, я встретился с несколькими заинтересованными лицами, чтобы войти в курс дела.

ВЛАДИВОСТОК. ВСТРЕЧА ПЕРВАЯ. МОСКВИЧИ НЕ СПОСОБНЫ ОТЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗНУЮ ОТ НАХОДКИ

Первый мой собеседник, координатор морской программы Дальневосточного филиала Всемирного фонда дикой природы Константин Згуровский, информировал меня о том, какова позиция фонда по этому вопросу.

«Мы не против нефтепровода. Но нас очень беспокоит расположение конечной точки нефтепровода в бухте Перевозной. Мы считаем, что изначально была сделана ошибка: не были приглашены эксперты, знающие местные условия. Поэтому „Транснефть“, видимо, получила неверную информацию о самой бухте, где собираются построить терминал.

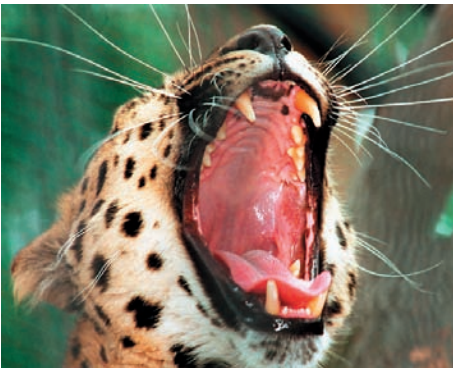
Сначала говорили о Находке, но затем решили, что в Находке и так достаточный поток нефтеперевозок и нет места для размещения терминала. Потом стали называть по очереди оба конечных пункта. В какой-то момент произошла подмена, пошли разговоры о бухте Перевозной, потом было решение, подписанное Фрадковым, и нам в общественной приемной „Транснефти“ сказали, что все, решение принято — о чем можно разговаривать?

В обосновании расположения терминала в этом месте утверждалось, что это закрытая бухта. Это не так, в чем можно легко убедиться, побывав там. Не соответствовала действительности и информация о количестве штормовых дней и туманных дней в районе бухты.

Мы довольно спокойно можем относиться к строительству самого терминала, поскольку знаем, что „Транснефть“ имеет опыт строительства с учетом экологических требований, например в порту Приморск на Балтике. Нас волнует другое. „Транснефть“ отвечает только за то, что происходит на самом терминале и в полутора километрах от



МНОГИЕ ЭКОЛОГИ ПОЛАГАЮТ, ЧТО НЕФТЕПРОВОД В БУХТЕ ПЕРЕВОЗНОЙ — ПОТЕНЦИАЛЬНАЯ УГРОЗА ДЛЯ РЕДКИХ ВИДОВ ЖИВОТНЫХ. В СПИСКЕ (СЛЕВА НАПРАВО СНИЗУ ВВЕРХ): НАХОДЯЩИЙСЯ НА ГРАНИ ИСЧЕЗНОВЕНИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ЛЕОПАРД, ТУПИК-НОСОРОГ, ТРЕПАНГ, ЧЕРНОХВОСТАЯ ЧАЙКА, ПЯТНИСТЫЙ ТЮЛЕНЬ (ЛАРГА), УССУРИЙСКИЙ БАКЛАН, ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ КРАБ.



ТРУБОПРОВОДНАЯ ХРОНИКА
17 июля 2001 года — президент Российской Федерации Владимир Путин подписывает поручение № Пр-1315 о необходимости создания нового экспортного направления транспортировки российской нефти на новый емкий рынок Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), занимающий первое место в мире по темпам развития.

Июль—сентябрь 2001 года — компания ЮКОС и компания «Транснефть» объявляют о намерении построить нефтепровод Ангарск—Дацин («южный» маршрут, более ориентированный на Китай).
Апрель 2002 года — компания «Транснефть» объявляет о намерении построить нефтепровод в страны АТР по трассе Ангарск—Находка («северный» маршрут, более ориентированный на Японию, дру-



гие страны АТР и Западное побережье США).
Август 2002 года — в пресс-релизе компании «Транснефть» «северный» маршрут впервые обозначен как Ангарск—Казачинское—Тында—Хабаровск—бухта Перевозная.
2002–2003 годы — в правительстве РФ идет обсуждение двух конкурентных проектов нефтепровода из Восточной Сибири. В феврале 2003 года

министр иностранных дел Игорь Иванов заявляет, что при выборе маршрута Россия будет исходить из экономической целесообразности. В марте это слово в слово повторяет президент Путин. Тогда же, в марте, глава кабинета министров Михаил Касьянов заявляет, что правительство приняло принципиальное решение строить нефтепровод Ангарск—Находка с ответвлением на Дацин.



Лето 2003 года — государственная экологическая экспертиза Министерства природных ресурсов (МПР) дает отрицательные заключения на оба варианта маршрута и требует доработать их в части прохождения трассы в районе озера Байкал и через особо охраняемые природные территории.
Сентябрь 2003 года — заместитель министра иностранных дел Александр Лосю-

ков заявляет, что окончательное решение по маршруту нефтепровода будет принято в 2004 году.
Октябрь 2003 года — в связи с арестом главы НК ЮКОС Михаила Ходорковского «южный» маршрут становится менее актуальным, хотя официальные лица наличие такой связи отрицают.
Ноябрь 2003 года — «Транснефть» представляет в МПР новый, измененный вариант