

и около 500 тыс. птиц. Численность птиц, рыб, морских животных не восстановилась до сих пор.

Я знаю, что вероятность аварии танкера сегодня, учитывая двойные корпуса, довольно мала, но меня все равно пугает такая перспектива. Даже относительно небольшой выброс нефти, скажем, 2–3 тыс. тонн, уже катастрофа для заповедника. Если же случится разлив в районе терминала, все будет зависеть от объема вылитой нефти. При сливе порядка 300–800 тонн, не тысяч, а просто тонн, и при господствующих ветрах северных румбов, как это наблюдается у нас зимой, нефть в течение 24 часов попадет в заповедник.

Мы и сегодня иногда находим в заповеднике сгустки нефти, превратившиеся в гудрон — просто от промывки балластных цистерн. Здесь же будут сливать балластные воды, в которых достаточно много нефтепродуктов — и никто не говорил где. Эти воды господствующими ветрами и течениями из Амурского залива все равно принесет к заповеднику.

Наш заповедник является инкубатором, откуда личинки уничтоженных повсеместно трепангов, гребешков и другой морской живности разносятся по всему заливу Петра Великого. В случае разлива нефти про это можно будет забыть. Еще в заливе Петра Великого живет пятнистый тюлень (ларга), он размножается на островах в заповеднике, летом разбредается, заходит в Амурский залив, в Находку, даже в Корею. А зимой лежбище у него в заповеднике. А супертанкеры тюленей сильно потревожат. Я свои суда пускаю в район лежбищ тюленей с большими ограничениями, по определенным маршрутам.

Но больше всего страдают от нефти птицы. Села птица на воду, перья замаслились — и все, смерть. А в на-



ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «ТРАНСНЕФТЬ» СЕРГЕЙ ГРИГОРЬЕВ УВЕРЕН, ЧТО ЗАНИМАЕТСЯ ВЫСОКОЭКОЛОГИЧНЫМ БИЗНЕСОМ

шем заповеднике находятся самые крупные в мире колонии черномостой чайки, уссурийского баклана, живет тулик-носорог. Сотни тысяч птиц на пролетах бывают, около ста видов.

И напоследок о зоне ответственности. Компания «Транснефть» отвечает только за Перевозную. За открытое море не отвечает никто. В городе, в крае нет средств, чтобы убрать нефть в случае аварии. Ни денежных, ни плавучих».



ДИРЕКТОР ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО МОРСКОГО ЗАПОВЕДНИКА АНДРЕЙ МАЛЮТИН (НА ФОТО — СПРАВА) СЧИТАЕТ, ЧТО НЕФТЕПРОВОД ПРИМОРЬЮ НУЖЕН, НО НЕ ТАК БЛИЗКО К ЗАПОВЕДНИКУ



ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА ЗАЩИТЫ МОРЯ СЕРГЕЙ МОНИНЕЦ СЧИТАЕТ, ЧТО РАЗЛИЧНЫЕ ВАРИАНТЫ КОНЕЧНОЙ ТОЧКИ НЕФТЕПРОВОДА СЛЕДУЕТ СРАВНИВАТЬ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ВОЗМОЖНОСТИ ЛИКВИДАЦИИ РАЗЛИВОВ НЕФТИ

Специалисты по охране природы так долго и подробно говорили о возможной аварии нефтетанкера, что я решил обратиться к специалисту по авариям и способам борьбы с ними.

ВЛАДИВОСТОК. ВСТРЕЧА ТРЕТЬЯ. РАЗОЛЕШЬ — НЕ СОБЕРЕШЬ

Директор Института защиты моря Морского государственного университета имени адмирала Г. И. Невельского Сергей Монинец объяснил мне, что такое разлив нефти и как с ним бороться.

«Вероятность подобных аварий — 10^{-3} – 10^{-4} . То есть они могут происходить, если совсем упрощать, примерно раз в 20–30 лет.

Следующий показатель, которым характеризуется авария, — ущерб, который может быть нанесен. Ущерб от разлива нефти очень зависит от того, в каком районе произойдет разлив. Есть такое понятие, как уязвимые участки, объекты, акватории. Некоторые участки особенно уязвимы к загрязнению, например болотистые берега. Возле места строительства терминала есть Лебяжья лагуна — это классический пример такого уязвимого места. Если нефть попадет туда, убрать ее будет очень сложно.

Влияет на оценку ущерба и то, как территория используется человеком. В Хасанском районе есть много пляжей, используемых дикими туристами. Приезжают из Амурской области, Хабаровского края, с Камчатки, из Якутии, даже из Томской и Омской областей. Бухта Табунная, например, когда идешь на яхте, похожа на Бродвей: светят фонари, играет музыка.

Произведение вероятности на ущерб — это уровень риска для конкретного района. Чем выше вероятность ава-

рии, тем больше риск. Чем выше возможный ущерб при одинаковой вероятности, тем опять же больше риск. Так вот, если сравнивать по такому критерию, как риск, то худшее место, чем Перевозная, для строительства было найти трудно. Разве что разместить нефтяной терминал прямо в морском заповеднике.

Наибольшее количество аварий с разливом нефти — 69% — происходит из-за посадки на мель. Риск посадки на мель характеризуется протяженностью пути при безопасной ширине прохода. Для танкеров, которые будут здесь ходить, ширина прохода составляет три мили. Там, где расстояние меньше, участок является опасным. Протяженность опасного участка при строительстве терминала в Перевозной в 18 раз выше, чем если строить в Находке. Там от причала оттолкнулся, две-три мили прошел — и уже в открытом море. Берега далеко за горизонтом, вероятности посадки на мель уже нет. Значит, и вероятность посадки на мель в Перевозной в 18 раз выше. Оцениваются и другие параметры вероятности катастроф — столкновение, взрыв, в частности. Когда мы оценили уровень риска в разных точках, то выяснили, что вероятность разлива нефти для Перевозной гораздо выше, чем для других районов.

Теперь об ущербе. Если разлив нефти происходит в районе Перевозной, то она в любом случае попадает на уязвимые участки — либо размазывается по Амурскому заливу, либо уходит в морской заповедник, либо закрывает острова, на которых отдыхают летом местные жители. Ей нет другого пути. Если мы возьмем Находку, то там в половине случаев, при северных ветрах, она уходит в открытое море. В другой половине случаев она вся остается в заливе Находка. Тоже несладко, но не происходит та-



СЕГОДНЯ В БУХТЕ ПЕРЕВОЗНОЙ ХАСАНСКОГО РАЙОНА ПРИМОРСКОГО КРАЯ НЕФТЬЮ И «СТРОЙКОЙ ВЕКА» ДАЖЕ НЕ ПАХНЕТ