



НИКОЛАЙ ТЕРСКИЙ,
менеджер по согласованиям
в области охраны окружающей среды
Sakhalin Energy Investment Company Ltd

➤ **ЭНЕРГЕТИКА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ** Деятельность международных компаний, занимающихся разведкой, добычей и транспортировкой углеводородов, всегда привлекает к себе большое внимание. Наряду с ожиданиями, которые несет развитие отрасли, у людей возникает озабоченность по поводу возможных экологических рисков, связанных с этой деятельностью. Поэтому так важно найти оптимальный баланс между природой и экономическим развитием.

Динамика роста энергетики в ближайшие десять лет будет зависеть от способности ведущих компаний вести эффективную деятельность, учитывая ожидания общественности и добиваясь максимальной безопасности технологических решений. По подсчетам экспертов, к 2030 году энергопотребление в мире может на 60% превысить нынешний уровень, а к 2050 году по мере роста населения и экономики развивающихся стран увеличиться больше чем вдвое. С одной стороны, растут потребности, с другой — приходится осваивать новые территории, многие из которых имеют уникальные экосистемы.

Защита биологического многообразия в регионах присутствия — одна из приоритетных задач корпораций, ведущих разведку, добычу и транспортировку углеводородного сырья. Удовлетворение спроса на энергоносители и предотвращение угрозы для окружающей среды — серьезная задача, предполагающая постоянное развитие технологий получения и использования энергии. Бизнес и власти разных стран должны тесно взаимодействовать в этом направлении, поскольку решение стратегических задач напрямую связано с условиями жизни людей в регионах, где разрабатываются месторождения нефти и газа.

Сталкиваясь с особенностями экологической ситуации, географии, флоры и фауны в разных регионах планеты, компании решают самые неожиданные проблемы. Так, в Австралии ученые помогли ввести карантин на о. Барроу, где 40-летняя добыча нефти могла погубить уникальную природу. В районе Норко (штат Луизиана, США) выбросы в атмосферу на химическом производстве были сокращены на 40% по сравнению с 1998 годом.

Аналогичная ситуация возникла и при реализации проекта «Сахалин-2». На севере Сахалина проводит лето охотско-корейская популяция серых китов. В результате варварского истребления этих животных, которые в 60–70-х годах были объектом промысла, осталось около 100 особей. Компания Sakhalin Energy, оператор проекта «Сахалин-2», разделяет заботу ученых о сохранении уникальных животных. За девять лет она вложила в реализацию программы мониторинга и максимального сохранения естественных природных условий для серых китов около \$7 млн. Выполнение этой программы продолжается и на втором этапе проекта.

В 2004 году на два года были отсрочены работы по прокладке трубопроводов на Пильтун-Астохском месторождении, вблизи которого находится одна из двух известных зон нагула серых китов. По просьбе Sakhalin Energy международная группа из 14 экспертов, созданная Международным союзом охраны природы, провела оценку влияния нефтегазодобычи на этих животных. С учетом данных мониторинга и исследований, проведенных самой Sakhalin Energy, рекомендаций российских экспертов и результатов независимой экспертизы было решено перенести трассу на 20 км, за пределы зоны нагула китов.

Что касается наземной части проекта, то планируется проложить две 800-километровые нитки трубопровода — для нефти и газа. По ним углеводороды будут доставляться с севера на юг острова — на нефтяной терминал и первый в России завод по производству сжиженного природного газа. Здесь перед компанией также стоит задача максимально обезопасить экосистему острова от промышленного воздействия. Пересечение крупных сахалинских водотоков осуществляется с разработкой индивидуального проекта для каждого пересечения. Во время хода, нереста и миграции лососевых рыб работы не ведутся. Пересечения обустраиваются зимой, когда воздействие от строительства минимально, или трасса трубопровода прокладывается под руслами водотоков, не оказывая воздействия на водную фауну. Сроки и маршруты миграции лососевых уточняют специалисты СахНИРО, местные (Сахалинрыбвод) и федеральные (ВНИРО, ЦУРЭН) органы по регулированию рыболовства.

Для обеспечения жесткого контроля над транспортировкой газа и нефти и повышения ее безопасности на всем протяжении трубопроводов устанавливаются отсекающие задвижки и современные детекторы обнаружения утечек. Учитывая высокую сейсмичность острова, Sakhalin Energy проектировала трубопроводы, используя самый передовой международный и российский опыт. Нефте- и газопроводы рассчитаны на устойчивость к землетрясениям, возможным раз в тысячу лет.

В компании применяется комплексный подход к системе защиты окружающей среды — единственно возможный для нефтегазовой отрасли. Важнейшие решения, принимаемые компанией, детально обсуждаются с учеными и другими представителями заинтересованных сторон. Пример такого подхода — создание в сентябре 2005 года при поддержке Sakhalin Energy консультативной группы по сохранению охотско-корейской популяции серых китов с целью обеспечить проведение независимых исследований и выдачи рекомендаций по контролю за возможными воздействиями на серых китов.

Все перечисленное, включая опыт взаимодействия с региональными властями, населением и научной общественностью, высочайшие корпоративные стандарты экологической безопасности и современные технологии, помогает компании находить общий язык с людьми и сохранять окружающую среду.

Общественный транспорт ходит раз в неделю — автобус от райцентра Славянки до Безверхова. Железная дорога, правда, есть. Всего полтора километра пешком от Перевозного до станции Кедрово. Правда, поезд идет в четыре часа утра, так что через лес до станции надо идти ночью.

Надо же это изменить? Нам обещаны рабочие места для местных жителей. Из Перевозной, правда, ни один человек не выразил желания учиться. А из Безверхова, Барабаша, других окрестных сел 41 человек уехал в Томск на полтора года учиться в колледже. Слесаря, слесаря КИП, другие рабочие специальности. Будут, вернувшись, работать на этом предприятии. Хотя, видимо, ведущие специальности будут занимать вахтовики с профессиональным образованием.

Мы собирали пять или шесть собраний местных жителей, в целом к идее строительства нефтяного терминала люди относятся положительно. Потому что много нерешенных социальных проблем, нет многого того, что есть в других городах и селах.

Может, мы и хотели бы что-нибудь другое вместо терминала — шоколадную фабрику, к примеру. Так ведь не предлагают. Были планы строительства завода по производству агар-агара, делегация из Москвы была, но что-то у них не получилось на уровне края, все осталось на бумаге и на словах.

В общем нам бы не хотелось, чтобы терминал попал в Находку».

И я понял, что экологи, защищающие бухту Перевозную от танкеров и нефтяного терминала, вошли в противоречие не только с планами компании «Транснефть», но и с чаяниями местного населения.

МОСКВА. ВСТРЕЧА ПОСЛЕДНЯЯ. У «ТРАНСНЕФТИ» ВСЕ ПОД ЭКОЛОГИЧЕСКИМ КОНТРОЛЕМ

Последний мой разговор о нефтепроводе в целом и бухте Перевозной в частности состоялся уже не на Дальнем Востоке, а в пределах Садового кольца, в кабинете вице-президента ОАО «Транснефть» Сергея Григорьева. О морях и бухтах, на которых будут строить нефтетерминалы, здесь напоминали лишь карта нефтетранспорта России на стене и аквариум с морской водой и морскими рыбками.

Задав вопросы и пересказав выдвигаемые против «Транснефти» обвинения, я получил развернутый ответ-опровержение.

«Я расскажу, как все было с самого начала. Мы обратились во все те институты, с которыми сотрудничают и экологи. Заключение договоры с Дальневосточным государственным университетом, Дальневосточным региональным научно-исследовательским гидрометеорологическим институтом, Тихоокеанским океанологическим институтом, Тихоокеанским институтом географии, ТИНРО-центром, Иркутским институтом географии, Бурятским институтом природопользования, Читинским институтом природных ресурсов, Природоохранным центром Амурской области. Именно ученые из этих заведений фактически и разработали маршрут. А мы лишь руководствовались материалами, предоставленными этими институтами. Мы составили специальную таблицу плюсов и минусов каждой из десяти возможных конечных точек нефтепровода. Получилось так, что Перевозная из этого списка для нас лучшая.

Экологи обращались в те же институты, только к другим специалистам. И получили другие ответы. Получается, что среди ученых нет согласия. Мы, что, должны их примирять?

Теперь о Байкале. Мы ничего не нарушили, никакого закона. Мы не зашли в водоохранную зону. Давайте жить по законам. Говорить „близко“ — несерьезный разговор. Принимайте законы, расширяйте водоохранную зону для Байкала — тогда мы подчинимся этому закону.

Мы ведем нефтепровод вдоль железной дороги. Уже сейчас в непосредственной близости от озера проходит железная дорога. По ней в направлении Комсомольска-на-Амуре возят нефть в цистернах. И это никого не волнует. Мы дополнительно инвестируем порядка \$100 млн в строительство в районе Байкала, будем использовать трубы с двойной защитой (труба в трубе), чтобы избежать попадания малейшей капли нефти в окружающую среду. При этом с точки зрения экологии трубопровод намного чище перевозки по железной дороге.

А что касается варианта маршрута, который должен пройти в 150 км севернее, то он только на карте кажется более удачным. На деле там горы, там километровые перепады высот, туда нечем даже технику забрасывать, там никто не живет.

Мы, конечно, все равно будем рассматривать альтернативные варианты, даже с этим словом „близко“, не имеющим юридической основы. Мы заботимся об экологии не меньше самих экологов.

Что касается возможности аварий в открытом море, то, извините, каждый должен отвечать за себя. „Транснефть“ не может отвечать еще и за перевозку нефти супертанкерами. Единственный способ бороться с возможностью катастроф в открытом море — создать черный список танкеров, которые не следует заправлять. Вот тут нам как раз могут помочь экологи. Но это опять же надо делать на законодательном уровне.

К тому же при грамотном реагировании всегда можно минимизировать проблемы с разливом нефти. Вот недавно в Мексиканском заливе ураган уничтожил 28 нефтяных платформ и повредил еще 30. А вы слышите, чтобы кто-нибудь говорил об экологическом бедствии? Ничего подобного.

И наконец, нельзя рассматривать нефтепровод только с точки зрения экологии. Вот вам один пример. Сейчас у нас в стране уходит поколение квалифицированных рабочих кадров, исчезла система их подготовки. Нет ПТУ, слово „техникум“ не часто слышно. В рамках работы над этим проектом мы создаем собственные ПТУ. В них идут даже взрослые люди. В Томске 28% идущих в ПТУ имеют высшее образование. Пусть довольно мало людей будут в них учиться — обслуживание нефтепровода не требует большого количества рабочих рук, но все равно для кого-то открывается перспектива.

Словом, мы надеемся поспособствовать развитию Западной Сибири. Нефтяники не идут в тот регион лишь потому, что оттуда нет выхода для транспортировки добытого. Что лучше — затратить деньги на трубу вначале и ждать, когда нефтяники пойдут, или остаться и без трубы, и без нефтяников? Мы надеемся, что когда будет нефтепровод, нефтяники придут, чтобы развивать эти регионы. Пока нефть в цене и является основным источником энергии. Запасы не столь велики, как полагали при строительстве БАМа. Но сейчас БАМ может заработать из-за прихода нефтяников, которым нужно будет возить оборудование и т. д. Мы договариваемся с железной дорогой, пытаемся добиться низких тарифов, доказывая, что они возьмут свое за счет возросшего грузооборота. А если пойдут нефтяники, то Западная Сибирь начнет бурно развиваться. Если не ошибочны прогнозы геологов, то мы полагаем, что дальнейшая разработка этих месторождений поможет и Дальнему Востоку. Развитие региона будет идти за счет того, что мы будем подтягивать туда свои базы, производственные в том числе.

И в заключение я хочу сказать: если экологи докажут нам, что наш проект построен на ошибочных данных, то мы готовы изучить другие варианты и в случае необходимости изменить проект даже в процессе строительства. Жалко только, что экологи не привыкли работать в таком темпе, как мы. Нам сегодня сказали, а завтра надо сделать. А у них счет идет на месяцы. Мы не дискуссионный клуб — нам работать надо». ■