

БЛАГОДЕТЕЛИ ВОСТОКА

В СЕРЕДИНЕ МАРТА ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР АЛЕКСАНДР ЖУКОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА НЕФТЕПРОВОДА ВОСТОЧНАЯ СИБИРЬ—ТИХИЙ ОКЕАН (ВСТО) ИДЕТ В ПОЛНОМ СООТВЕТСТВИИ С ГРАФИКОМ. МЕЖДУ ТЕМ ПО ГРАФИКУ ПЕРВЫЙ УЧАСТОК ВСТО ДОЛЖЕН БЫЛ ПОЛУЧИТЬ ОДОБРЕНИЕ К КОНЦУ 2005 ГОДА. ЦЕНОЙ ТИТАНИЧЕСКИХ УСИЛИЙ ПРЕТЕНЗИИ ЭКОЛОГОВ И ГОСОРГАНОВ К ПРОЕКТУ ЛИНЕЙНОГО УЧАСТКА БЫЛИ СНЯТЫ. А ТЭО ПРОЕКТА ТЕРМИНАЛА В БУХТЕ ПЕРЕВОЗНАЯ, КУДА ДОЛЖНА УХОДИТЬ НЕФТЬ ПО ТРУБОПРОВОДУ, ТАК И НЕ ПОДПИСАНО.

НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА

В ПОИСКАХ МАРШРУТА Проект восточного нефтепровода, который соединил бы российские нефтяные месторождения с перспективными рынками Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), на протяжении последних лет менял маршруты, как русло реки Хуанхэ. Первоначально в фаворе у властей был разработанный в 1999 году проект НК ЮКОС нефтепровода Ангарск (Иркутская область)—Дацин (КНР) пропускной способностью 30 млн тонн в год, который ЮКОС загружал бы как минимум на 50%, поставляя сырье в остро нуждающийся в энергоносителях Китай. Потом правительство приняло решение вместо маршрута Ангарск—Дацин протянуть трубу по предложенному НК «Транснефть» (и выходящему Японии) маршруту Ангарск—Находка (Приморье). Ну а в итоге предпочтение было отдано маршруту Тайшет (Иркутская область)—бухта Перевозная (Приморский край), откуда нефть будет поступать в страны АТР, и прежде всего в Японию. 31 декабря 2004 года премьер-министр Михаил Фрадков подписал распоряжение о проектировании и строительстве этого нефтепровода, получившего название Восточная Сибирь—Тихий океан (ВСТО).

Приказом Минпромэнерго от 26 апреля 2005 года было утверждено строительство нефтепровода в два этапа: первый этап, включающий линейный участок Тайшет—Сковородино и терминал в бухте Перевозная, должен был быть завершен во второй половине 2008 года, и участок Сковородино—Перевозная. На момент утверждения двухэтапного плана строительства обнаружилось несоответствие планов России японским ожиданиям.

Изначально Япония не исключала возможности участия в финансировании ВСТО. Однако когда выяснилось, что первым будет построен участок Тайшет—Сковородино, министр торговли Японии Сеити Накагава заявил, что на таких условиях страна этого делать не будет. «Если нефтепровод остановится на полпути, существует очень высокий риск того, что нефть никогда не достигнет Японии», — пояснил он. На что вице-президент «Транснефти» Сергей Григорьев ответил: «Мы прокладываем нефтепровод по своей территории. Никто за нас не будет решать, кто первым получит идущую через него нефть». В ноябре 2005 года глава Минпромэнерго России Виктор Христенко сообщил китайским журналистам, что для России возможно строительство ответвления ВСТО на Китай в рамках реализации первого этапа проекта. И хотя через несколько дней в ходе визита в Токио Владимир Путин подтвердил японцам намерение ориентировать нефтепровод на японские нужды, до сих пор и Поднебесная, и Страна восходящего солнца находятся в напряженном ожидании.

Китай никак не может заручиться гарантиями того, что ответвление на Дацин будет построено. Председатель государственного комитета по реформам и развитию КНР Чжан Гобэо 3 марта прямо заявил: «Китай не удовлетворен ходом сотрудничества с Москвой в энергетическом секторе. На данный момент нет точной информации о возможном прод-

лении ВСТО до Дацина, и весь процесс идет неудовлетворительно». Между тем Япония, очевидный благополучатель ВСТО, до сих пор сомневается, не получит ли Китай право преимущественного отбора нефти из нефтепровода.

ВЫСОЧАЙШЕЕ ПОВЕЛЕНИЕ Маршрут проекта в том виде, в каком он был утвержден госструктурами, обязательно должен был встретить отпор экологов. Так, конечная точка проекта бухта Перевозная — это территория государственного биосферного заповедника «Кедровая падь», Дальневосточного морского заповедника, федерального заказника «Барсовый», а также территория обитания более 15% видов животных, занесенных в Красную книгу (в том числе дальневосточного леопарда и амурского тигра). Линейный участок Тайшет—Сковородино пролегает в 800–1000 м от уреза воды озера Байкал — хранилища 20% мировых запасов пресной воды и объекта охраны Всемирного культурного и природного наследия. Отметим, что Конвенция об охране Всемирного культурного и природного наследия, ратифицированная Россией, запрещает государству, на территории которого находится охраняемый объект, предпринимать намеренные действия, представляющие для него угрозу. Тем не менее президент России Владимир Путин никогда не давал повода усомниться в том, что скорейшее утверждение и начало строительства ВСТО, равно как и устранение любых препятствий на пути реализации проекта, в интересах страны.

28 сентября прошлого года «Транснефть» направила в правительство ТЭО проекта ВСТО. И буквально на следующий же день выяснилось, что у проекта есть жесткий противник — Минприроды. Озвучил позицию министерства замминистра природных ресурсов Валентин Степанков, который уведомил тогдашнего и. о. руководителя Ростехнадзора Андрея Малышева, что материалы ТЭО первой очереди проекта не соответствуют законодательству. Выяснилось, что в этом ТЭО, поданном на экспертизу «Транснефтью», участок трассы нефтепровода все также проходит на расстоянии 800 м от береговой линии Байкала, хотя ранее одобренный маршрут предполагал прокладку нефтепровода за пределами водосборного бассейна озера.

Замаячивший перед «Транснефтью» срыв сроков строительства не ускользнул от внимания правительства. В октябре 2005 года президент поручил Михаилу Фрадкову ускорить согласование проекта трубопровода и устранить неоправданные задержки. Намек был принят к сведению — Михаил Фрадков тут же взял проект под личный контроль и потребовал от «Транснефти» срочно представить график проектирования и строительства. А Минприроды изменило точку зрения и пообещало незамедлительно согласовать ТЭО. Что и было сделано. Впрочем, хотя Минприроды и утвердило ТЭО линейного участка, оно отказалось санкционировать строительство терминала в Перевозной.

Во избежание дальнейших возражений со стороны госорганов президент Путин выразил свою позицию по мас-

штабным индустриальным проектам более явно. Так, во время своего визита в Усть-Лугу 24 января президент заявил: «Хочу обратиться к коллегам из федеральных органов власти и к региональным. Конечно же, мы должны работать по закону, по правилам, в соответствии с имеющимися нормативами, нормами. Но мы с вами хорошо знаем, что есть такая форма забастовки и саботажа, которая так и называется — работать по правилам. И я вас прошу иметь в виду это обстоятельство. Проявлять гибкость — конечно, в рамках действующего законодательства. Но не цепляться за мелочи, не выжимать из бизнеса лишние полтора-два миллиона, которые в конечном итоге ни региону, ни стране ничего не дадут, а, наоборот, помочь бизнесу здесь развиваться. Имено в виду, что при реализации проектов мы все выиграем. И регион, и страна».

Несмотря на то что название ВСТО в президентской филиппике не прозвучало, выступление господина Путина ясно продемонстрировало внимательному слушателю, что президент бдительно следит за соблюдением графиков крупных национальных проектов. Тем неожиданнее был внезапный бунт экспертной комиссии Государственной экологической экспертизы (ГЭЭ) Ростехнадзора, которая 24 января квалифицированным большинством подписала отрицательное заключение по проекту строительства участка Тайшет—Сковородино.

Основные возражения экспертов касались все того же байкальского участка трассы. По их мнению, в ТЭО была занижена сейсмическая опасность на этом участке проекта, что кардинально меняет комплекс нормативных документов, которым должно соответствовать ТЭО. Выявленные проявления высокой сейсмичности на участке (до десяти и более баллов) могут привести к разливу нефти в объеме до 4 тыс. тонн. Это повлечет за собой загрязнение поверхности Байкала вплоть до острова Ольхон, а следовательно, гибель байкальской нерпы и трех тысяч редких видов флоры и фауны, обитающих на мелководье.

Эксперты также заявили, что в проекте не содержится финансовой оценки ущерба, который может нанести попадание нефти в Байкал при прорыве ВСТО. Не рассмотрен и вопрос экологического страхования проекта, которое, по мнению ГЭЭ, было невозможно. Не изучены и не сопоставлены разные маршруты пролегания нефтепровода в районе Байкала. Не проанализированы возможные проблемы в области международного права.

И тут перед руководителем Ростехнадзора Константином Пуликовским возникла проблема. По закону он не имеет права не утвердить выводы экспертной комиссии, если они соответствуют процессуальным нормам. Опять же несогласную комиссию так просто не распустишь — для этого нужно доказать, что она не справилась с поставленной задачей. Однако выход был обнаружен практически сразу. 1 февраля глава Ростехнадзора подписал приказ, в котором он определил выводы экспертной комиссии как не соответствующие техническому заданию и постановил

продлить работу комиссии на 30 дней, введя в ее состав новых экспертов. В результате их число увеличилось с 55 до 89. Потом, когда комиссия недосчиталась пяти членов (покинувших ее, разумеется, по собственному желанию и в связи с продолжительной болезнью), а три ответственных секретаря, входящие в комиссию, одобрили документ, как им диктуют служебные обязанности, голоса экспертов распределились так: 26 против, 58 за. 3 марта сторонники проекта победили с перевесом в два голоса (по законодательству его должны одобрить две трети экспертов).

КОМУ ДОСТАНЕТСЯ НЕФТЬ? Любопытно, что, сделав все возможное для отмены решения первой экспертной комиссии по линейному участку, Ростехнадзор 1 февраля подписал отрицательное заключение по ТЭО терминала в бухте Перевозная. Как говорилось выше, до Ростехнадзора так же поступило и Минприроды. Удивляет, что, так отчаянно борясь за принятие ТЭО первой очереди трубопровода, власти так легко согласились с отказом от строительства терминала.

По сетевому графику терминал в Перевозной и трубопровод Тайшет—Сковородино должны быть введены в эксплуатацию одновременно — 1 ноября 2008 года. Предполагается, что после пуска линейного участка нефть из Сковородина будет по Байкало-Амурской магистрали транспортироваться в Приморье и далее поступать на экспорт. Строительство терминала должно начаться через год после начала строительства трубопровода. Однако согласование линейного участка всего лишь на два месяца отстает от графика, а ТЭО терминала в Перевозной отклонено двумя ведомствами, которые должны были закончить его согласование в ноябре-декабре прошлого года.

Получается, что правительство планирует каким-то образом обойтись без терминала, немедленно приступив к строительству первого участка трубопровода. Но при таком подходе к реализации проекта возникает вопрос, куда будет поступать нефть после завершения первого участка. На Дальнем Востоке нет альтернативного терминала, который на данный момент готов принять нефть ВСТО. Идея строительства терминала в Находке «Транснефть» не устраивает. Недавно глава «Транснефти» Семен Вайншток заявил, что рабочая группа компании и Росприроднадзора рассматривает альтернативные места размещения терминала, в частности бухту Козьмино, однако в условиях заданных жестких сроков строительства нефтепровода поиск его конечной точки сейчас кажется запоздалым шагом.

С одной стороны, вероятно, что «Транснефть» ускорит поиск альтернативы или изменит ТЭО так, чтобы успеть завершить строительство к сроку. С другой стороны, вполне очевидно, что даже без терминала российская нефть не останется без покупателя. Сковородино находится в 69 км от китайской границы. А в ближайшие 20 лет потребность Китая в экспортном топливе, по прогнозам экспертов, будет постоянно расти. ■

СОГЛАСОВАНИЕ УЧАСТКА ТАЙШЕТ—СКОВОРОДИНО ИДЕТ ВСЕГО ЛИШЬ С ДВУХМЕСЯЧНЫМ ОТСЛАВНИЕМ ОТ ГРАФИКА. А ТЭО ТЕРМИНАЛА В ПЕРЕВОЗНОЙ ОТКЛОНЕНО ДВУМЯ ВЕДОМСТВАМИ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ БЫЛИ ЗАКОНЧИТЬ ЕГО СОГЛАСОВАНИЕ ЕЩЕ В КОНЦЕ ПРОШЛОГО ГОДА



АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС