

Восточный прорыв: ложь Транснефти и правда экспертов

29 марта в Российской газете была опубликована статья "Восточный прорыв", полностью одобряющая прокладку нефтепровода "Восточная Сибирь - Тихий океан" непосредственно по берегу Байкала.

Мы публикуем эту статью с комментариями экспертов. Комментарий эксперта Международного социально-экологического союза А.Ю.Григорьева опубликована ранее: <https://rubabr.com/?pt=news&event=v1&IDE=28965>

Государственная экологическая экспертиза дала положительное заключение на проект строительства нефтепровода "Восточная Сибирь - Тихий океан". Решение было принято не сразу и далось нелегко. Споры вокруг проекта до сих пор продолжаются.

Сегодня мы пригласили ученых - членов комиссии государственной экологической экспертизы, которые объяснили, почему приняли это решение, а не иное. В нашем "круглом столе" также участвуют проектировщики и заказчики проекта.

Российская газета | Первый вопрос - Сергею Викторовичу Григорьеву. Итак, экологическая комиссия закончила свою работу. Каковы ваши дальнейшие действия? Когда начнется само строительство? И сразу - вторая часть вопроса. Мы видим, что дискуссия продолжается. На днях, например, свое отношение к проекту своеобразно высказала администрация Иркутской области. Как может эта дискуссия повлиять на дальнейшее прохождение проекта?

Сергей Григорьев | После положительного заключения Ростехнадзора мы ожидаем заключения Главгосэкспертизы. Это последняя инстанция, которая должна вынести свой вердикт. Решение мы ожидаем в ближайшее время. Как только оно будет получено, можем начинать строительство. Объявим тендерные торги, что займет 30-40 дней, обеспечим финансирование. Скорее всего, это будут кредиты. Напомню, общая стоимость проекта 6,5 миллиарда долларов.

А насчет того, что кто-то еще недоволен, могу предположить: такое положение вещей будет оставаться до того дня, когда закончим строительство. Мы это уже проходили на Балтийской трубопроводной системе - сначала девять лет не могли начать строительство из-за дискуссий. И во время строительства нам приходилось преодолевать немалое сопротивление различных политических сил и тех инструментов, которыми они пользуются.

Сейчас, когда мы выходим на полную проектную мощность - 60 миллионов тонн в год, мнимых радостей чистой Балтики уже не слышно. Потому что система работает, причем так, что экологическая ситуация, в частности в районе Приморска, стала лучше, чем была до начала строительства.

Полагаю, что и с восточносибирским нефтепроводом будут схожие процессы. Мы готовы к тому, что придется сталкиваться с разными интересами - от меркантильных до политических. Спектр их самый пестрый. Нередки случаи, когда местные власти нам прямо говорили: дайте нам то-то, а мы тогда дадим вам разрешение на строительство.

Станислав Сорокин, инженер-конструктор, долгое время работавший на нефтепроводах компании Элком-Плюс, в непосредственной связи с Транснефтью: Хотелось бы напомнить что основные возражения по поводу Балтийского нефтепровода были следующие:

- Проект развивает порочную практику торговли ресурсами вместо их переработки, прибыль от чего пойдет нефтяным компаниям, а экологические проблемы придется расхлебывать гражданам.

- Решение о строительстве принималось без необходимого для разработки таких проектов учета общественного мнения. Слушания, проведенный в г. Всеволожск и Приморск участники оценивают не

иначе, как профанацию. Большинство жителей Петербурга вообще не знают о планах такого строительства, при том, что Карельский перешеек является важнейшей рекреационной зоной для горожан.

- Прокладка трассы приведет к дополнительному расчленению и так уже сильно фрагментированных экосистем Карельского перешейка и уничтожению очередной части лесов 1 группы. Часть трассы пройдет параллельно существующей трассе газопровода, однако реализация проекта все равно потребует уничтожения около 1000 гектар лесов 1 группы.

- Перегрузка нефти на танкеры в порту в Приморске будет осуществляться в непосредственной близости от водно-болотных угодий, имеющих международное значение, главным образом в качестве места обитания водоплавающих птиц - заказника "Березовые острова", охранять которую Россия обязалась, подписав Рамсарскую Конвенцию "О водно-болотных угодьях".

- Экологическая экспертиза ТЭО проекта проведена с нарушением закона "О государственной экологической экспертизе" и регламента экологической экспертизы. Несмотря на ряд серьезных замечаний, сделанных экспертами, проект одобрен, а не возвращен на доработку.

- В связи с прохождением трубопровода под р. Нева выше водозаборов заключением экспертизы ТЭО проекта Санкт-Петербургу рекомендовано разработать альтернативные (кроме р. Нева) источники водоснабжения. При этом стоимость таких работ будет соизмерима со стоимостью самой БТС, а расходы ложатся на городской бюджет.

- Специалисты оценивают место расположения порта в Приморске как крайне неудачное: сложная ледовая и ветровая обстановка, шхерный фарватер, в связи с чем проводка супертанкеров буксирами рано или поздно приведет к разливу нефти в Финском заливе.

- Проект ведет к постепенному превращению Карельского перешейка в промышленную зону. Вместо этого рекреационные ресурсы территории, при рациональном использовании, могли бы дать бюджету не меньшие средства, чем БТС, не создавая при этом экологических проблем.

<http://old.flb.ru/material.phtml?id=6630>

<http://spb.ecology.net.ru/enwln/themes/bts/btsup.htm>

Как показывает текущая ситуация порочная практика продавливания проектов, пусть и имеющих особую важность для экономического развития происходит не с помощью убеждения и разъяснения а с помощью нарушений законодательства. К стати большее опасение вызывает не сам процесс строительства а эксплуатация нефтепровода а об этом говорить пока ещё рано. И последнее – не стоит забывать о принципиальной разнице морского, сейсмически безопасного района и горных, сейсмически активных берегов замкнутого озера.

Юрий Тржцинский, Зав. лабораторией инженерной геологии и геоэкологии Института земной коры СО РАН, д-р. г-н, проф.: Почему «Транснефть» считает себя последней инстанцией в проблеме выбора трассы? И почему она не идет ни на какие действительно деловые контакты и обсуждения по поводу Байкальского варианта? Неужели она так уверена в безоговорочной поддержке президента страны или, не понимая серьезности момента, хочет его подставить?

РГ | Тем не менее давайте уточним то, что касается Иркутска. Президент "Транснефти" г-н Вайншток, будучи у нас в редакции, сказал: мы работали с местными властями, встречались с населением. Но, судя по тем публичным высказываниям, которые сейчас звучат из Иркутска, что-то недоговорено. Значит, не смогли убедить своих оппонентов.

Григорьев | Мы проводили встречи, в том числе и в рамках общественных слушаний на стадии подготовки ТЭО проекта. В 17 населенных пунктах, в том числе в Иркутске, были открыты общественные приемные. Туда приходили абсолютно все, кто желал получить информацию о проекте и высказать свое отношение. Все это зафиксировано в протоколах, приложенных к материалам ТЭО, и с положительными отзывами местных администраций было передано на экспертизу. То есть одобрение непосредственно населения, которое там проживает, мы получили.

Да, были негативные моменты, связанные с "зелеными", которые пытались сорвать работу. Но как только пена сходила, местные жители говорили (у нас есть конкретные записи): быстрее начинайте строить, мы вас

ждем. Люди заинтересованы в рабочих местах, в жизненной перспективе.

Кстати, и у местных иркутских властей тогда тоже особых вопросов не возникало. Более того. Общественные слушания проходили при их непосредственном участии. Но, как мы видим, политическая конъюнктура поменялась, к сожалению. Кое-кто в области ошибочно считает, что на так называемой протестной экологической волне сможет решить свои собственные проблемы. Определенное влияние на позицию руководителей области имеют и внешние факторы.

Станислав Сорокин: *Увы, нечего возражать. Сам я узнал о том, что проект уже вступает в стадию реализации только 16 марта от знакомых. Я, конечно, не могу являться эталоном, поскольку не являюсь жителем Иркутска, но и в центральных СМИ информации о ВСТО не видел. В прочем, как и до сих пор СМИ игнорируют ВСТО и Байкал.*

Юрий Тржцинский: *Говоря о протесте против прокладки трубы, зря С.В. Григорьев, все вешает на зеленых. Мартовский митинг и демонстрация в г Иркутске показали, что в этом вопросе сибиряки высказали полное единодушие, не подразделяясь на зеленых, красных, черных, .оранжевых, голубых, власть имущих и не имущих, Да и голосование в Интернете подтверждение этому. Большое сожаление вызывает и тот факт, что «Транснефть» и ее лоббисты в упор не хотят этого замечать!!! Кстати, как и центральное телевидение и радио.*

Об общественных слушаньях. Хочу напомнить уважаемому С. В.Григорьеву, что в Иркутске они прошли с большим скрипом и на них были и противники строительства из исполнительной и законодательной власти области.

РГ | Какие юридические последствия может иметь сегодняшнее сопротивление администрации Иркутской области?

Григорьев | Надо было позиционировать себя на стадии разработки ТЭО. Никаких правовых препятствий для начала строительства после заключения Главгосэкспертизы у нас уже не будет.

РГ | Понятно, что невозможно создать нечто такое, что не было бы уязвимым, что не имело бы недостатков. Но количество недостатков, вероятно, было не столь велико, что позволило экологам вынести в итоге положительное заключение. Тем не менее, видимо, есть и замечания, которые компания должна устранить. Расскажите о них.

Игорь Линге | Моя сфера - безопасность в области атомной энергии и промышленности. Некоторые удивляются, почему атомщиков пригласили в экспертную комиссию. Думаю, потому, что мы несколько впереди других отраслей в плане обоснования безопасности. Я имею в виду прежде всего вероятностные методы анализа. Это молодая наука, которая выросла в последние 20 лет. Она оперирует очень конкретными числами. С помощью вероятностных методов мы провели анализ проекта нефтепровода на предмет аварий и оценки их последствий.

Смотрите, вот две диаграммы. Обе показывают вероятность и объемы утечек нефти в окружающую среду при авариях. Одна сделана на момент начала экспертизы, другая сейчас. Это принципиально разные картины. В ходе экспертизы было сделано очень много разного плана замечаний - по переходам, по оборудованию и так далее, и проектанты на них отреагировали. Все время шло усиление проекта. Это говорит о роли экспертизы.

Станислав Сорокин: *Блестяще! Снижение вероятности утечки это замечательно, но даже один случай на миллион неизбежно оборачивается гибелью озера. Хорошо, что вероятность низкая, но она отлична от нуля, а стало быть, такая возможность имеется. Если говорить математически то взрыв на Чернобыльской АЭС имел вероятность в тысячные доли процента, однако мы все-таки имеем то, что имеем. Ну, так стоит ли рисковать уникальным природным объектом? Видите ли, Байкал это все-таки уникальный природный объект и говорить о том, что вероятность его гибели стала меньше после экспертизы, чем была до экспертизы кощунственно.*

РГ | Можно проиллюстрировать, как изменилась степень надежности?

Линге | Сейчас риски аварий с выходом нефти за пределы технических систем нефтепровода находятся на уровне самых высоких международных требований. Согласно международному стандарту ISO/DIS 16708 вероятность аварий должна быть на уровне 10 в минус 4-й степени для сухопутных магистральных нефтепроводов и строже - 10 в минус 6-й степени - для подводных. Предполагаемая аварийность на Прибайкальском участке нефтепровода на порядок меньше и составляет 10 в минус 5-й для сухопутных

участков и 10 в минус 7-й степени для подводных. Аварии с такой вероятностью относятся к запроектным. Экспертиза оценила и последствия того, что попадет в Байкал, если произойдет авария. Здесь ситуация удивительная для стороннего наблюдателя. Все думают: вот труба, она ломается, рвется, и поток нефти идет в Байкал. На самом деле все не так: 800 метров - ближайшее расстояние от трубопровода до Байкала. Гипотетически нефть может дойти до Байкала, но благодаря многим защитным системам, - в количествах, сопоставимых с фоновыми концентрациями. И это, подчеркиваю, при вероятности аварии 10 в минус 7-й степени.

Станислав Сорокин: *Вот тут уместно посмотреть на фотографии, любезно предоставленные обыкновенными людьми, побывавшими на месте предполагаемого строительства.*

http://community.livejournal.com/no_baikal_pipe/21689.html

Очень хорошо видно, что там нет пресловутых 800-сот метров. Про вероятности мы поговорили, а вот про защитные системы хотелось бы узнать подробнее. Особенно про защитные системы, которые способны выдержать землетрясение силой 9-10 баллов и удержать нефть из разлома трубопровода, вызванного таким землетрясением.

РГ | Переведите на русский язык эти 10 в минус 7-й степени.

Линге | Вероятность одной аварии на один раз в 10 миллионов лет на на 1 километре подводного перехода.

РГ | Сергей Викторович, на действующих нефтепроводах аварии тоже раз в 10 миллионов лет происходят?

Григорьев | Сейчас мы говорим о безопасности участка, который проходит вдоль Байкала с применением специальных технологий для того, чтобы защитить озеро. А аварии на нефтепроводах происходят. У нас в среднем на 1000 километров 0,04 случая в год, это столько же, сколько в благополучных Европе и Америке, которыми нас кое-кто из "зеленых" пытается учить.

Григорий Кофф | Я хотел бы обратить внимание на два вопроса. Во-первых, существующее сегодня загрязнение Байкала и рек, в него впадающих, наблюдается практически по всем показателям. Например, по Селенге загрязнение нефтепродуктами достигает 33 ПДК. Через Тью в Байкал ежегодно вносится больше 200 тонн загрязнений.

К сожалению, сегодня некоторые эксперты, которые работают по Байкалу, исповедуют теорию так называемого "нулевого риска", которая наукой давно отвергнута. Исходя из этой теории, если мы хотим, чтобы никакого загрязнения байкальской территории не было, нужно организовать глубокую очистку промышленных и сточных вод всех портов и прибрежных населенных пунктов, городов Улан-Удэ, Ангарска, Северобайкальска и других. Надо вывести за пределы байкальской природной территории ЦБК, Селенгский ЦКК. Надо разобрать рельсы Транссиба и БАМа. Надо остановить туризм. Вот тогда не будет загрязнения вообще.

Теперь о сейсмике. 12 баллов по шкале Рихтера... Таких цифр не бывает! Сейсмичность в зоне прохождения нефтепровода в пределах байкальской природной территории 9-10 баллов. И здесь я должен рассказать следующее.

Я был председателем комиссии по исследованию последствий землетрясений в Армении, в Нефтегорске и на Шикотане.

Так вот, Нефтегорское землетрясение: наземный магистральный нефтепровод - 33 прорыва. И все на сварных стыках или границах между твердыми и мягкими грунтами.

В Армении землетрясение было сильнее, чем в Нефтегорске. В Спитаке было 10 баллов, причем фоновых, в Ленинкане - 9 баллов. Я обследовал там не только здания, но и всю инфраструктуру. Ни одного прорыва подземных трубопроводов и нефтепроводов в этой зоне не было! Подземные заложения в отличие от поверхностных малочувствительны к колебаниям грунтов.

Еще пример. В США после землетрясения под Сан-Франциско 15 октября 1989 года и под Лос-Анджелесом в январе 1990 года повреждений магистральных нефтепроводов и газопроводов не зафиксировано. Это очень важно. Там всюду трубы под землей. Я разбирался также в последствиях 9-балльного землетрясения на Аляске: повреждены участки газо- и нефтепроводов только в местах поверхностной прокладки - попадали опоры. А то, что в земле, осталось цело.

Несколько лет назад моя организация по заказу минприроды и минэкономики занималась разработкой

особенностей режима байкальской природной территории. Мы сделали набор карт, где выделили до ста зон, в каждой из которых есть свои беды. И вот сегодня, накладывая маршрут ВСТО на наши карты, мы видим, что он идет по одному из лучших, самых спокойных участков. Это предопределило то, что я написал положительное заключение по экологической части проекта.

Станислав Сорокин: Первое – замечательно, что Вы нас понимаете! Мы все тоже несколько лет уже буримся за вынос ЦБК и Селенгийского ЦКК за пределы Байкальской водосборной территории. За общее снижение загрязнения Байкала также буримся. Но, как и в случае с ЦБК, Селенгийский ЦКК и других объектов почему-то правительство и государственные органы не прислушиваются. Может быть, Вы нам посодействуете в этом? Или будем действовать по принципу «грязь к грязи не пристанет»? Уже все равно спасти нельзя, так давайте загубим окончательно?

Второе – Действительно подземные коммуникации гораздо лучше переносят землетрясения. И что разрывы если и происходят, то на сварных швах и в местах перехода пород. Скажите пожалуйста, сколько переходов пород будет на пути нефтепровода в пределах водосборной территории? И как нефтепровод будет заглубляться в скалы? Ведь северное побережье Байкала это скалы, как в скалах можно построить подземный нефтепровод?

Юрий Тржцинский: В проекте ТЭО, о котором мы знаем не понаслышке, допущен ряд серьезных нарушений СНиП 2.05.06-85* «Магистральные трубопроводы. Нормы проектирования», на статьи которого мы и будем дальше ссылаться. Приведем некоторые конкретные примеры.

В пределах байкальского участка трубопровода выделено 11 активных и 14 потенциально активных разломов. Однако, способы их перехода не соответствуют требованиям СНиПа. Так, в разделе 4.5.2.3 ОВОСа написано: «На участках пересечения активных тектонических разломов при подземной прокладке необходимо обеспечить минимальное заземление трубы грунтом. Это достигается минимальным заглублением и выполнением траншеи с пологими откосами бортов (1:2). Подсыпка и присыпка нефтепровода в местах тектонических разломов и прилегающих участков толщиной не менее 20 см должна осуществляться из несвязного грунта. Предлагаемое конструктивное решение должно осуществляться в зоне тектонического разлома и на расстояниях 50 м по обе стороны от границ тектонического разлома». В тоже время пункт 5.37 гласит: «На участках пересечения трассой трубопровода активных тектонических разломов необходимо применять надземную прокладку». В ТЭО не дано обоснование выбранного технического решения для конкретных местоположений активных тектонических разломов на основе детальных инженерно-геологических изысканий. Разработанные Специальные технические условия (СТУ) для ВСТО в ОВОСе не представлены. Следует отметить, что согласно ФЗ «Об основах охраны труда» №181-ФЗ СТУ не должны ослаблять требования безопасности, заложенные в основных нормативных актах.

Разработки, приведенные в ОВОСе ТЭО по таким грозным явлениям природы как оползни и сели, к сожалению, не согласуются с пунктом 5.15 и 5.16 СНиПа. Много нарушений отмечено и при прокладке трубы на участках многолетнемерзлых пород. При выборе трассы нарушены пункты 5.44, 5.45 и 5.46. В частности, при выборе наиболее благоприятного в мерзлом и инженерно-геологическом отношении участков СНиП 2.05.06-85* требует «опережающее инженерно геокриологическое изучение территории» (п.5.44). Никаких материалов опережающего инженерно - геокриологического изучения территории нет, это свидетельствует о том, что проектируемый объект не соответствует требованиям действующих нормативов. СНиП регламентирует следующее: «Принятые решения должны обеспечить безопасность эксплуатации трубопроводов» (п.1.8) «На участках с интенсивным проявлением криогенной пучинистости должны предусматриваться решения по предупреждению деформации оснований» (п. 9.10) Но проектных материалах отсутствуют конструктивные решения, обеспечивающие предупреждение деформаций и безопасность эксплуатации трубы, а потому следует считать проектируемый объект не соответствующим требованиям действующих нормативов. Существенными недостатками страдает и описание выбранных технических решений на других участках опасных геологических процессов. Предлагаемые технические решения носят характер предварительных технических предложений и не соответствуют уровню детальности проработки на стадии ТЭО.

Отсутствуют расчетные оценки прогнозируемого воздействия катстрофических процессов на окружающую природную среду. Почему то разработчики проекта посчитали, что «Прогнозные оценки активизации процессов могут быть сделаны лишь в общем виде, исходя из имеющихся представлений об изменении инженерно-геологических условий в полосе прокладки нефтепровода. Количественная прогнозная оценка опасности негативных воздействий процессов на инженерные сооружения может быть

выполнена на основе результатов полевых исследований» Не выполнен прогноз воздействия сопутствующих строительству сооружений – дорог, временных поселков, не проведены расчеты стационарных площадок для установки арматуры, укрепления берегов (пункты 7.4, 9.4 СНиП 2.05.06-85*).

Такой предварительный качественный прогноз неблагоприятных изменений окружающей природной среды в результате намечаемой деятельности допускается только на предпроектной стадии (п. 5.46 СП 11-102-97).

Перечень таких несоответствий нормативным документам по ОВОСу ТЭО можно продолжать. Поэтому возникает предположение, что такие же принципиальные недоработки существуют и в других разделах проекта, и в частности, касающихся самой трубы. Поэтому рассуждения лоббистов «Транснефти» о каких-то ноу-хау и умных трубах воспринимается с большими сомнениями. И почему работа таких сооружений не опробована в условиях, аналогичных байкальским. Это ведь тоже нарушение законодательных и нормативных актов.

РГ | Кстати, об упомянутой железной дороге, по которой сегодня идут цистерны с нефтью, нефтепродуктами, удобрениями, химической продукцией...

Григорьев | Идет порядка 30 миллионов тонн в год. В ста метрах от Байкала!

РГ | Вероятность ЧП там какая?

Линге | Риск аварии на железной дороге - 10 в минус 2-й степени. На нефтепроводе - в 100 000 раз меньше.

РГ | Когда вы проложите свою трубу, цистерны с нефтью идти не будут?

Григорьев | С нефтью, скорее всего, не будут. У железной дороги тариф на перевозки выше в 3-4 раза. Появится труба - нефтяники, условно говоря, уйдут в нее. Тогда и риск Байкалу уменьшится. Но сейчас это мало кого интересует.

РГ | Но ведь очевидно, что вы у железнодорожников хлеб отнимаете.

Григорьев | Нет, не отнимаем. Железная дорога изначально планировалась не для того, чтобы возить только нефть. Нефть и дешевле, и, главное, безопаснее транспортировать по трубопроводу. Если мы придем с трубой в Восточную Сибирь, за нами обязательно последуют нефтяники - обустроить новые месторождения, строить дороги, свои объекты, города... Железной дороге работы будет выше крыши. БАМ окажется загруженным на всем протяжении. Пример тому - Западная Сибирь.

Станислав Мещеряков | Мне было поручено изучить техническую часть проекта. Специалисты нашего университета пришли к заключению, что на данный момент вся современная технология, которая может быть использована при строительстве нефтепровода, учтена и реализована. В частности, в северобайкальской части будут устанавливаться дополнительные запорные устройства через каждые 5 километров. Очень важно и то, что на этих опасных участках вместо 9-миллиметровой стали будет использоваться 27-миллиметровая. Это броня. Она не сгниет и тогда, когда всю нефть перекачают.

Следующий факт - применение метода прокладки "труба в трубе", применение сталей К-60, К-70 с высокими вязко-пластическими характеристиками, что крайне важно в условиях повышенной сейсмичности.

Еще один положительный фактор (это мое личное мнение) - то, что нефтепровод пройдет вдоль железной дороги. Это дополнительный защитный барьер. Плюс очистительный флот, который проектант планирует иметь на северном Байкале. А имеющиеся в его составе защитные средства позволят очистить то, что уже загрязнено сейчас.

Станислав Сорокин: Есть предложение. Все так много говорят про трубу с толщиной стенки в 27 мм. Про технологию трубы в трубе. Вас не затруднит собрать небольшой отрезок такой трубы, метров в сто, закачать в неё воду под рабочим давлением и симулировать землетрясение? Это будет сравнительно недорогой и наглядный способ убедить всех и самим подстраховаться. Математика это хорошо, но натурный эксперимент лучше. А если все пройдет удачно, то Вашу уникальную разработку можно будет продавать за рубежом, тем самым европейским компаниям, которые так плохо справятся со своей работой.

РГ | Некоторые ученые утверждают, что в случае разрыва трубы в Байкал может попасть несколько тонн нефти. Что на это скажете?

Григорьев | Я эти сказки тоже слышал: якобы в случае разлива трех тысяч тонн нефти за два часа половина озера покроется пленкой. Зададимся вопросом: она самолетом туда доберется? Что, скорость движения воды 150 километров в час?.. Это либо глупость, либо сознательная ложь.

Дальше. Сталь, которую будем использовать, не позволяет разорваться трубе в принципе. Если даже предположить некий фантастический случай, в ней может появиться лишь трещина. И никакие тысячи тонн не выльются. Стоит давлению чуть измениться, тут же сработает автоматика и перекроет аварийный участок. Кроме того, труба ведь находится в еще одной герметичной трубе.

Все эти страшилки - для обывателей, которые не вдумываются в то, что читают.

Юрий Тржцинский: *К вопросу об аварийных ситуациях. В проекте не оценено возможное воздействие разливов нефти на экосистему Байкала, в том числе и вводно-болотные угодья Верхнеангаро-Кичерской дельты (вошедшей в список подобных угодий Рамсарской конвенции). В существующих природных условиях северного Прибайкалья противонаварийные мероприятия выглядят практически не реализуемыми. На общественных слушаниях в Улан-Удэ, прошедших 16.06 05, разработчики проекта признались, что в условиях Сибири подобные мероприятия никогда не апробировались.*

РГ | А какие еще претензии к проекту были?

Григорьев | Были замечания. Основных - два. Не разработаны мероприятия по изучению опасных геологических процессов, таких, как оползни, карст, курумы, обвалы. И, соответственно, надо доработать меры защиты. На самом деле, технические решения по прокладке нефтепровода в сложных природно-климатических условиях разработаны и применены в проекте. Второе. Надо разработать хорошую систему обоснованного мониторинга по байкальскому участку и вообще по всей трассе - систему сейсмического мониторинга, мониторинга опасных процессов и, конечно же, мониторинга труб. Мы в этом направлении сейчас работаем.

РГ | Кстати, Сергей Викторович, поясните, пожалуйста. Вот члены комиссии высказали какие-то замечания. Они приняты и запротokolированы. Как ведется контроль за их реализацией? Положили протокол в папку и забыли?

Григорьев | Исключено. У нас внутри компании жестко регламентированы все взаимоотношения. И любой документ, написанный на бумаге и имеющий номер, у нас отслеживается, поверьте, день в день. Если написано на резолюции: разобраться в течение 10 дней или недели, задание будет непременно выполнено.

Как только мы получаем замечания экспертов, они сразу же расписываются нашим специалистам, которые за это ответственны. И указаны сроки по предложениям, как устранить эти замечания. Наши специалисты разрабатывают методологию, либо вносят какие-то изменения, либо предоставляют дополнительные расчеты. Ответ на замечания отправляется тем людям, которые их внесли. И эксперты оценивают внесенные в проект изменения. Или аргументы, почему что-то не принято.

РГ | Какие были самые серьезные замечания, с точки зрения финансов и времени?

Григорьев | Перевести проект в северный вариант. Но это мы с вами уже обсуждали (см. "РГ" за 10.02.2006).

Самые затратные замечания касаются разработки системы обращения с отходами производства и потребления и обеспечения мобилизационной готовности к защите экосистемы озера Байкал. Это основное.

Экологический мониторинг, считают эксперты, у нас недостаточен, значит, мы его еще усилим. Мы сделали его по образу и подобию Приморска, где ведется почасовой анализ трех сред: воды, воздуха, земли. Здесь же добавляется сейсмика, которую мы также будем учитывать. Будет создана соответствующая служба, привлечены специалисты и т.д.

Мещеряков | Здесь есть еще один фактор. Надо разделять: есть проектирование, а есть строительство и эксплуатация. Вот это самое главное. На следующих этапах возникнут новые вопросы. Если в процессе эксплуатации компания сертифицируется по ИСО 14 000 (а в "Транснефти" это так), тогда там все будет контролироваться. Вас обяжут. И мониторинг будет, и очистные сооружения - все будет работать.

Владимир Дуб | Я хотел бы еще раз подчеркнуть: железо, к сожалению, как и человек, начинает умирать в момент рождения. И возникающие дефекты накапливаются на протяжении всего технологического маршрута.

Трубопровод - это живая конструкция, которая вибрирует, циклирует, претерпевает термические изменения.

Специально по нашему настоянию была принята и выполнена программа эксплуатационных испытаний труб, моделирующая то, что может возникнуть в процессе работы нефтепровода. Были проведены испытания для всех типов труб, которые в принципе можно использовать. Плюс к традиционным методам мы позаимствовали методики у ракетчиков и провели испытания на сейсмоустойчивость до 10-го балла, на смятие при имитации взрыва (к сожалению, и такая опасность может подстерегать трубопровод). Мы можем с удовлетворением отметить, что физико-механические свойства металла труб превосходят применявшиеся ранее по запасу вязкопластических характеристик. А надежность эксплуатации определяется именно такой характеристикой.

Этот проект принципиально отличается от того, что было раньше. Поэтому я хотел бы поздравить проектировщиков, они поднялись на новый уровень.

РГ | Сейчас всплыла очень важная тема. Она напрямую пересекается с "Трансваалем". Проектировщики говорят: мы все сделали, у нас все замечательно, но потом здесь были строители - вы знаете, какие взятки давали строители, чтобы поменять материалы, чтобы удешевить проект. Так вот, мониторинг за строителями, за поставками - это очень важные вещи. Как это все будет осуществляться?

Григорьев | Хорошо, что вы затронули этот вопрос. Потому что сейчас в "Транснефти" существует тотальный контроль за каждой трубой, поступающей к нам. Причем, контроль не только на стройплощадке, но и на заводе. Мы это ввели с 2000 года.

На всех российских трубных заводах находятся наши контролеры. Они наблюдают весь технологический процесс и, если видят что-то не соответствующее принятому у нас регламенту, трубу отбраковывают еще на стадии ее изготовления. Труба вторично проверяется, когда поступает к нам. То же самое происходит и с изоляцией.

РГ | Итак, все наши эксперты утверждают, что проект высокого качества, что это новое слово науки и техники. Александр Владимирович, ваш институт - один из главных разработчиков технических требований и проектных решений. Что вы о нем думаете? XXII век?

Александр Ивакин | Может, и не XXII, но XXI безусловно.

Несколько слов про те трубы, о которых шла речь. Наш институт готовил общие технические требования на трубы большого диаметра. Эти требования базируются на большом предыдущем опыте по выбору труб для магистральных нефтепроводов, учитывают современный уровень производства проката и труб и призваны обеспечить работоспособность нефтепровода в чрезвычайно сложных географических и климатических условиях прокладки. Для производства труб будут использоваться стали с повышенными физико-механическими свойствами, улучшенным химическим составом, микроструктурой и чистотой основного металла, повышенными требованиями к геометрии и качеству поверхности труб. При создании технических требований был использован российский и мировой опыт производства труб для строительства магистральных нефтепроводов, учтены требования российских и международных стандартов.

Кстати, мы знаем, что за рубежом делают отличные трубы. Однако те требования, которые мы выставляли к трубной заготовке, поверьте, не каждый металлургический завод в Западной Европе может выполнить. Даже такая компания, как итальянская "Ильва", оказалась не готова к нашим требованиям. Труба - это не только металл. Это целая конструкция: и собственно металл и антикоррозионное защитное трехслойное полиэтиленовое покрытие.

РГ | Так где все-таки будут делать эти трубы - у нас или за рубежом?

Ивакин | У нас. Очень много российских предприятий будут участвовать в их изготовлении. Это Челябинский трубопрокатный завод, Выксунский металлургический завод, Волжский трубный завод и металлургические компании, такие, как "Азовсталь", "Северсталь", Магнитогорск, - обширная география. Ведутся переговоры и с нашими украинскими коллегами - с Харцизским трубным заводом.

Благодаря нашим техническим требованиям производители продукции повышают культуру производства, принимают программы реконструкции и совершенствования технологий, повышая качество выпускаемой продукции.

Я, например, был приятно удивлен посещением Алексинского завода "Тяжпромарматура". Там делают запорную арматуру, шаровые краны для "Газпрома" и "Транснефти". И делают это с ювелирным мастерством.

Сильнейшее впечатление оставил вибростенд в городе Королеве, на котором испытывают корпуса ракет. На днях там начнутся испытания на сейсмоустойчивость запорной арматуры для "Транснефти". Огромный монстр - конструкция 9 метров высотой и 40 тонн весом с электроприводом. Все это будет смонтировано, подведено давление до 150 атмосфер и будет трястись с расчетом на сейсмику в 10 баллов. Зрелище потрясающее - надо фильмы снимать на такие темы.

Как вы уже знаете, в преддверии разработки ТЭО были созданы специальные нормы проектирования и строительства магистрального нефтепровода ВСТО. Это как раз та научная база, на которой строится дальнейшее проектирование и строительство нефтепровода. Разработаны технические регламенты и технические документы для сварки труб повышенного класса прочности в условиях рабочих температур от +40 до -50 градусов. Для выполнения проекта было создано более 30 нормативных документов: технические решения при прокладке нефтепровода в районах повышенной сейсмичности и вечной мерзлоты, методики, регламенты, требования к поставляемой продукции для строительства ВСТО.

РГ | Сергей Викторович, когда все-таки начнется стройка? И с какого участка?

Григорьев | Как только проведем конкурсные торги, как только будут выбраны подрядчики, тогда определим участок. Пока точной даты начала строительства нет. Но есть время окончания - конец 2008 года. Это утвержденный правительством график, и это требование нефтяников. Они нас торопят. В декабре 2008 года "Сургутнефтегаз" будет готов дать нефть Восточной Сибири.

РГ | Наш "круглый стол" посвящен не только экологической безопасности, но и национальной безопасности России. Каково значение ВСТО с точки зрения национальной безопасности?

Дмитрий Орлов | Суверенитет страны проявляется не в каких-то абстрактных вещах. Мир глобализуется, и сегодня суверенитет означает возможность принимать независимые экономические решения, позволяет стране быть в том самом "совете директоров", который "делает погоду" в мировой экономике. Для России - "энергетической сверхдержавы" - это прежде всего суверенный контроль над ТЭК, инфраструктурой, над нефтепроводным транзитом.

Вот есть треугольник: Россия - ЕС - ОПЕК. Быть в нем России главным центром силы или нет? Это тоже зависит от восточного нефтепровода. Сейчас мы поставляем нефть в основном в Европу, а с этим нефтепроводом появится серьезная возможность диверсификации поставок. Мы в меньшей степени будем зависеть от потребителей одного региона.

Естественно, существуют противники того, чтобы Россия диверсифицировала свои маршруты транспортировки нефти. Их позиция обусловлена прежде всего экономическими интересами, и они эти интересы жестко отстаивают.

Сегодня много говорилось о содержательной стороне той экологической дискуссии, которая велась. Но можно четко выявить два типа экологических организаций, которые выступают против проекта. Многие местные экологические организации приходили на общественные слушания и предъявляли детальные претензии компании "Транснефть". С ними шел нормальный диалог, и действительно значимые для населения проблемы снимались.

А есть экологические организации другого рода. Они действуют в основном в Москве, в крупнейших городах страны и проводят фактически не связанные с интересами населения лоббистские и пиар-кампании. Эти структуры зачастую связаны с международными экологическими организациями либо даже аффилированы с ними. Мы наблюдаем весьма специфические методы, которые применялись в ходе этой кампании. Вот, например, рассылка писем крупным банкам - потенциальным инвесторам нефтепровода: не давайте денег "Транснефти". Или публикация в Интернете фото российских поп-звезд с плакатами на тему "Байкал дороже нефти" (кстати, практически никто из звезд публично на эту тему не высказывался, и это весьма показательно). Что, инвестбанкиры или звезды - эксперты в области экологии? Имеет ли все это хоть какое-нибудь отношение к стремлению разобраться в ситуации и разрешить проблемы? Может быть, дело в другом - кому-то нужно снизить капитализацию государственной компании накануне реализации большого проекта?

Мы видим, как в неумении разрешить собственные проблемы власти Иркутской области пытаются переключить внимание общественности на так называемую "защиту Байкала". Проект откровенно враждебно воспринимается и влиятельными бизнес-структурами, усматривающими в нем угрозу своим корпоративным интересам.

С моей точки зрения, политическая воля руководства России выражена совершенно определенно. Принято

постановление правительства по поручению президента. И нефтепровод, конечно же, будет построен. Вопрос только в том, сколько еще проблем способны создать "зеленые", афилированные с международными организациями, и наши доморощенные деятели. Я убежден: какой бы интенсивной по лоббистскому потенциалу, бюджетированию и технологическому обеспечению ни была кампания против восточного нефтепровода, проект будет осуществлен. Потому что у России есть долговременные экономические интересы, которые осознает ее правящая элита.

В конечном счете восточный нефтепровод - это не просто труба. Это свобода выбора, а значит, и расширение нашей общей свободы.

Участники совета экспертов "РГ": Сергей Григорьев - вице-президент ОАО АК "Транснефть", Владимир Дуб - д.т.н., профессор, завотделом НПО "ЦНИИТМАШ", участник Государственной экологической экспертизы (ГЭЭ), Александр Ивакин - гендиректор ООО "Институт ВНИИСТ", Григорий Кофф - академик РАЕН, д.г.м.н., профессор, участник ГЭЭ, Игорь Линге - д.т.н., замдиректора ИБ РАЭ РАН, член ГЭЭ, Станислав Мещеряков - д.т.н., профессор, завкафедрой промышленной экологии РГУ нефти и газа им. И.М.Губкина, участник ГЭЭ, Дмитрий Орлов - гендиректор Агентства политических и экономических коммуникаций, член рабочей группы Общественной палаты РФ по международному сотрудничеству и общественной дипломатии.

Автор: Артур Скальский © Babr24.com ЭКОЛОГИЯ, БАЙКАЛ 👁 10149 04.04.2006, 14:03 📄 361

URL: <https://babr24.com/?ADE=28994> Bytes: 39603 / 38926 Версия для печати

[👍 Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krsyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)