

Встреча Транснефти с экологами.

Расшифровка стенограммы от 18 апреля 2006

Г.

Митволь

Речь идет о том, что у нас протокольная съемка, у нас не пресс-конференция, речь идет, я считаю, что проблема, о которой мы сегодня будем говорить надо о ней обязательно поговорить, обменяться мнениями, понять вашу позицию, понять позицию «Транснефти», и подумать что будет, потому что с вами живем в одной стране, которая называется Российская Федерация.

Я просто думаю, как мы обмениваться мнения будем, потому как соответственно ваше мнение, как я понимаю, мнение экологов, и мнение «Транснефти». МПР выражает заинтересованность в понимании той ситуации, которая есть. Для начала разговора о той серьезной ситуации по той победе, которую мы одержали и как-то некоторые экологи даже не верят, что это произошло, но это произошло. Речь идет о бухте Перевозной. Мы это даже сегодня постараемся зафиксировать по бухте Перевозной, теплое течение, три морских заповедника, пути прохождения тигров. Это говорит только о том, что в данной ситуации проект трубы – есть развитие экономики, есть национальные, государственные интересы России. Но есть природа, и священность природы под сомнение никто не ставит. У нас тут присутствует руководитель департамента по связям с общественностью МПР Геннадий Затулин, мы просто подумаем, как сделать так, чтобы вопрос зафиксировать, чтобы побеждать второй раз было не надо.

Соответственно, но есть, остается еще вопрос, который мы бы хотели аккуратно с вами обсудить, соответственно какие-то есть проблемы и раздражения, давайте мы поймем друг друга и услышим.

Для начала я попрошу рассказать по ситуации, которая во общем-то происходит, те меры, которые планируются предпринять и те мысли, которые есть, касательно одного небольшого пункта, участка планируемого нефтепровода, проходящего рядом с озером Байкал. Я могу сразу сказать свою личную точку зрения. Моя личная точка зрения в следующем, что на сегодняшний день в десяти метрах от Байкала проходит железная дорога, она не новая, кстати в РАО «РЖД» не предусмотрены боновые суда, а то, что эшелон может без видимых причин взять и перевернуться, могу вам сказать на примере ситуации в Тверской области на реке Вазузе. Я вот видел железную дорогу и не понял, почему весь эшелон вылился. Там не было ни землетрясений, ни паводков, ни оползней, ничего. Вот, соответственно, так как мы говорим сейчас о рыночных методах, то запретить перевозку по железной дороге никто не может. Мы понимаем, что это владельцы парка цистерн, существует определенное лобби, крайне не заинтересован в строительстве трубы, но при этом строить трубу не слушая вас, это крайне не правильно, вот моя позиция. Давайте послушаем точку зрения.

Григорьев (Транснефть)

Спасибо. Я вот тоже хотел бы высказаться. Мы тут уже встречались, правда не со всеми людьми. Почему-то существует однобокий подход, вот железную дорогу не видят экологи, а вот у нас вот, труба, труба, труба. На сегодняшний момент ситуация какая по трубе. Значит, опять меня обвинили в том...

Митволь

Давайте без обвинений, давайте попробуем просто поговорить. Наверняка у коллег-экологов к вам масса вопросов. Если пойдут претензии, то у нас с вами будет препирательство, и никакого толку не будет.

Григорьев (Транснефть)

...Нет, я имею в виду, что я возразил против Шойгу, было такое обвинение. Сейчас действительно Шойгу

занимается по прямому поручению президента этим вопросом, значит, мы ему предоставляем все материалы, он задействует дополнительные научные институты, которые не попали в тот экспертный список, дополнительных экспертов. Он этот маршрут как бы изучает. И его первое предложение пока прозвучало, это то, что он хочет дополнений к нашим мерам, развернуть еще и свои МЧСовские силы на том участке. Для того, чтобы, самое главное, это все здесь понимают, по той степени вероятности, которая у нас заложена, десять в минус седьмой, авария может случиться, то самое главное – это скорость реагирования на эту аварию, то есть, чем быстрее среагируем, тем меньше вероятность того, что попадет в Байкал.

Значит сразу хочу тоже напомнить, поскольку звучат цифры самые разные, от трех до четырех тысяч тонн, непонятно откуда они взяты...

Митволь

Скорее всего, из материалов, представленных компанией, в Государственную Экологическую экспертизу...

Григорьев (Транснефть)

Я просто это все покажу, там таких нет. Максимальное, что может попасть в Байкал при той аварии при наших силах, здесь подсчитано по каждому водотоку, это в среднем 50 килограмм, 100 килограмм. Вот максимальное, что может быть. Значит. Поэтому давайте мы не будем апеллировать к той надуманной цифре, но...

Митволь

... давайте так, прошу прощения, давайте так, смотрите про цифру в пятьдесят килограмм при аварии при нашем давлении я тоже не очень уверен, может быть и в методические расчеты закралась ошибка. Ученые, они тоже иногда ошибаются, и я в данной ситуации, знаете, практик, и на самом деле я очень хотел бы, чтобы этот проект в ближайшее время будет воплощен в жизнь, чтобы ни мы, ни МЧС не реагировали вообще. Чтобы мы реагирование МЧС оценивали бы также как сегодня произойдет землетрясение на Большой Грузинской, и какая есть вероятность, что нас спасут из этого кабинета...

Давайте обсудим следующую тему, вот то, что интересует, насколько я знаю, экологов. Их интересует, а почему именно нужно идти прямо в этом маршруте, а не в трех других, и по территории Тункинского парка. Я прошу прощения, я хочу добавить, что есть такая компания, называется ВР, и если наша компания вздумает пройти по территории Тункинского района, вот я ваше письмо тоже видел, и вы категорически возвращаете здесь против газовой трубы, при том, что газовая труба, она не нефтяная, и проходит...

Реплика

По поводу трубы, которая не газовая, а нефтяная...

Митволь:

Нет, я вам другое говорю. Смотрите, мы сейчас говорим о том, что сейчас автомобили ухудшают экологию, дымят в атмосферу парниковый эффект там, но при этом от автомобилей мы отказываться не можем. Мы говорим о том, что у нас есть рынки сбыта в ЮВА, у России. Россия продает товар. Соответственно, будем вести по железной дороге, то этот продукт поедет автомобилем. Товар, он всегда себе дорогу найдет. Если мы не дадим вести трубу, то железная дорога, если не дадим вести железной дорогой, то люди в термосах повезут. Вопрос заключается в другом, вопрос заключается в том, насколько сопоставима экономическая целесообразность и путь прохождения маршрута. Я почему про Тункинский национальный парк говорю, потому что тогда не дали согласие, потому что там действительно национальный парк и это была единственная причина, почему не дали. Но при этом вы знаете проблемы Тункинского района, что там люди не могут скворечник прибить к дому без того, чтобы к ним не пришла милиция и сказала: «Что вы тут делаете?». При том, что мы любим и ценим природу, у нас главное – человек, и людей заставлять мучиться фактически. То есть по хорошему, Тункинский район должен быть районом, где должны быть выделены населенные пункты в красную линию, и там должны жить люди. Все остальное – никто не возражает против того, что территория национальных парков только увеличивалась и вы знаете мою позицию, что я делал все, чтобы ни одного дерева в национальном парке не было вырублено.

Михаил Алексеевич, я вам хочу просто сказать, что я, конечно, понимаю позицию экологов, что трубу ни на юге, ни на севере не провести, но надо подумать, что же делать, что все равно, та ситуация, когда по железной дороге идут эти эшелоны, мне тоже не нравится.

Вопрос Митволь:

Сколько времени у нас есть.

Митволь:

Мы планируем на час примерно. Давайте по очереди поговорим. Смотрите.

Григорьев (СоЭС)

Я вижу, что говорите вы, говорит представитель «Транснефти», иногда пытаемся репликами прорубать... давайте десять минут.

сейчас

Договорились. Предлагаю следующий вариант. Десять минут «Транснефть», десять минут – кто изволит желание, потому что остальные девяносто минут экологи будут говорить примерно об одном и том же. Правильно я понимаю?

Григорьев (Транснефть):

А можно наоборот, чтоб экологов заслушать, а потом ответить.

Григорьев (СоЭС)

Поскольку мы прервали ваш доклад, давайте мы и вам десять минут дадим.

Григорьев (Транснефть):

Давайте так. Тогда мне придется все говорить с начала и до конца.

Реплика:

Если можно, три минутки вы проговорите, и давайте в десять тридцать пять дадим другим слово...

Григорьев (Транснефть)

Я буду повторяться может быть. Значит, почему выбрано это направление. Конкретно начнем с этой трассы. Потому что эта трасса идет в коридоре железной дороге, и там уже что можно было нарушить, там уже нарушено. Если уходить другим коридором выше, ниже, там еще что-то, то чтобы не было таких уголовных дел не было, и не было причин у экологов беспокоиться за девственную природу тех районов, вот поэтому это было и сделано.

Значит, насчет тех трасс, которые предлагаются. То, что через Якутию предлагается тот вариант, я говорю: посмотрите на карту, то есть это надо нам освоить этот регион, чтобы там что-то построить. Какие это средства будут, мы даже не предполагаем. Потому что удлинение маршрута будет на сотни, сотни километров. Это даже не сто километров, о которых идет речь. Значит, сейчас существует план, который поможет построить эту трубу. Поскольку это железная дорога, все это прекрасно понимают.

Далее – южный маршрут. Он вообще уходит от восточносибирских месторождений, тогда вообще нет смысла строить эту трубу, поскольку мы здесь подходим в самое брюхо восточносибирских месторождений, и чуть выше находимся, а там мы уходим от него. И юкосовский маршрут, он разрабатывался конкретно на Китай, потому что он и шел югом, то он не предполагался с выходом к морю, за счет этого он уходил за Монголией сразу. Поэтому это был южный вариант, юкосовский.

Дальше, значит, самый главный вопрос по землетрясениям. То, что это сейсмичная зона, да, действительно это сейсмичная зона. Мы это, естественно признаем, и строим все свои расчеты относительно этой сейсмичности. Утверждения насчет 10-11 баллов – они, наверное, спорные, поскольку есть карты ОСР, на основании которых все строят свою работу. Согласно этих карт ОСР-97, значит, в этой зоне 9 баллов и период повторяемости раз в тысячу лет, и 10 баллов, период повторяемости в пять тысяч лет. Других землетрясений по ОСР-97 нет. Если будут другие и карты, и будет поставлено, что там возможно 11 баллов через десять тысяч лет, то мы тогда будем исходить из этого. Пока исходим из того, что есть в той законодательной базе, что существует.

Так, значит, по той же... Сейчас я его найду... Как раз те землетрясения, которые случались. Это экологические, это кто-то из экологов нам дал карту, Тулеев профессор и академик Ливин, вот все землетрясения, которые были с 1950 до 2005 года. Максимальное землетрясение 11,2 балаа, отмечено было в километрах 600-800 от этого участка Байкала. Значит в этом месте у нас землетрясение, максимальное, которое фиксировалось, порядка 7 баллов. Вот эта карта. Теперь мы берем 9-10 баллов по ОСР.

Почему мы уверены в том, что 9-10 баллов наша труба выдержит и мы провели все расчеты и сейчас проводим испытания трубы на эти 10 баллов, потому что здесь действительно применена необычная сталь. Она действительно не применялась никогда в трубопроводном транспорте. В чем ее преимущество? В том, что сталь имеет повышенный предел текучести, то есть она вязкая и повышенный предел прочности, ответственности. Она в полтора раза более вязкая, чем обычная сталь. Это, по-моему, позволяет этой трубе удлиниться процентов более чем на 20, в случае если какие-то с ней происходят катаклизмы. Она если может порваться, то самое главное, у ней не может быть гильотинированного разрыва, то есть это надо представлять. Когда все говорят, что нефть сейчас хлынет, она не хлынет, потому что труба по своей вязкости, нет таких давлений... Это не мной просчитано, это Институт стали уважаемые люди. Она не может просто разорваться, даже при разломах, о которых вы говорите. Мы проводили предварительные испытания, и она выдерживает вот эти все перемещения пород плюс-минус 6 метров в любой плоскости.

Кроме того, труба, как известно, проходит под землей. Как бы мы себе не представляли, что все это обрушится, что все, что под землей, оно не обрушится. Оно демпфируется самой землей. У нас труба залегает на этом участке на глубине 2 метра. Дальше, вот то, что все оспаривают, что вот труба в трубе и прочее, и прочее.

Вот труба в трубе – это вторая труба из такой же стали сделана. И все водотоки, которые мы будем проходить, все имеют такую защиту. Фактически, когда нам говорят, что нет опыта эксплуатации нефтепровода при сейсмичности, не совсем так. Возьмите Кавказ, там трясет. Я с Кавказа, я тоже переживал серьезные землетрясения, я в Грозном вырос, институт там закончил. Нормально, но там же вся нефтяная промышленность Советского Союза была, и никаких аварий не было на трубопроводах. Сейчас эксплуатируется нефтепровод Баку-Супса, который проходит по хребтам. Сейчас построили Баку-Джейхан, проходит по территории Азербайджана, Грузии.

Вы как-то вот не сомневайтесь, но там тоже трясет. Мы смотрели опыт и этого трубопровода. Нельзя говорить, что нет такого опыта.

Далее, оползень. Мы сейчас эксплуатируем трубопровод, у нас «Черномортранснефть». Да у нас опыт эксплуатации этого трубопровода тоже в горной местности. Если мы возьмем наше предприятие «Черномортранснефть», наше предприятие в Новороссийске, это были единственные ворота экспортные ворота России, то там таких аварий и не назовете, которые были бы по этим причинам. У нас есть опыт эксплуатации.

Здесь все предусмотрено в этом проекте. Здесь есть несколько издевательски насчет «умной трубы», просто мы должны понять, что это «умная труба». «Умная» – это дополнение к тому что есть. Труба раваться не может, мы постоянно держим руку на пульсе, постоянно ее контролируем. Мы проводим диагностику трубы.

На этом участке диагностика трубы будет в два раза чаще, чем обычно. Вот эти «умные» датчики будут ставиться в дополнение к тому, что мы будем знать, в тех местах, где есть разломы, которые переходными являются. У нас будут стоять сеймодатчики, которые при определенной сеймике тут же будут давать команду на остановку трубы. Более того, минимизируется человеческий фактор, из-за чего у нас аварии. Наверное более 80%, мы это признаем, у нас аварии – это человеческий фактор. Будет минимальное числ людей в принципе. У нас такое ноу-хау. У нас стандартно работало на МПС штатно 84 человека, сейчас мы переходим на 9 человек обслуживания. Мы считаем, что это обезопасит эту трубу.

Вот эти меры, которые мы предпринимаем, они говорят, фактически, не может быть делигированной разрыва. Любой прорыв, который может быть, он здесь просчитан, если кому интересно. У нас степень вероятности аварии на трубопроводе, на любом подводном переходе и везде, где идет вода, десять в минус седьмой степени. На железной дороге там десять в минус второй степени. Если, конечно, экологи ратуют за Байкал, то все эти 200 километров нужно перенести в эту трубу. Труба не подходит к Байкалу, она подходит вершиной треугольника, и наоборот, удаляется от Байкала. А в том месте, где она подходит на 800 метров, там в 100 метрах находится железная дорога. То есть, там естественный заслон.

Цыплёнков, Гринпис

Господин Григорьев, у вас в квартире есть унитаз, он у вас в гостиной стоит?

Григорьев (Транснефть)

У меня, скажу три.

Цыплёнков, Гринпис

Они у вас в гостиной стоят?

Григорьев (Транснефть)

Нет, они стоят в тех местах, где современный дизайн позволяет...

(краткая перепалка про современный дизайн и унитазы)

Цыплёнков, Гринпис

Прошу прощения, напомните мне, что говорили специалисты по поводу аварии Чернобыльских реакторов.

Григорьев (Транснефть)

Я тогда в институте связи учился и прехали ребята из Киева и сказали: «Взорвалось». Я вас прекрасно понимаю, что мы пойдем в метро газету покупать, обвалится... У нас, к сожалению, жизнь опасна, и жить вредно. Мы потребляем генно-модифицированные продукты, дышим плохим воздухом.

Цыплёнков, Гринпис

Просто рекомендую время от времени ездить в Чернобыльскую зону, и помнить, что вс что угодно может произойти.

Григорьев (Транснефть)

Согласен

Цыплёнков, Гринпис

И если посмотреть планы Кириенко, ни одного реактора на Красной площади не собирается ставить. Если честно, я буду очень рад записи для истории, меня просто потрясла фраза о том, что именно с вопросами экологов у вас связан выбор этого маршрута. Я восхищен.

Перепалка

Митволь

У меня просьба одна, вот ваш цинизм... У нас сегодня встреча – просто поговорить. Я понимаю, что это тема волнует и беспокоит, никаких сомнений нет. Давайте суть. Вы на личности переходите...

Цыплёнков, Гринпис

Олег Егорович, я не дальше от сути ушел, чем коллега из «Транснефти». Я хочу понять, в чем суть сегодняшней встречи.

Митволь:

Выяснить позиции

Цыплёнков, Гринпис

По-моему это происходило на протяжении последних трех месяцев, и эта очень странная эпопея с экспертизой.

Митволь:

У меня тоже вопросов много по экспертизе, но вы знаете, как она проводится и как она отменяется...

Цыплёнков, Гринпис

Очень много происходило мной через газеты. Поэтому когда, нам говорят, что по беспокойству экологов был выбран этот вариант, это немножечко не настраивает... Нет не обидело, расстроило. Даже если не подвать сомнению все цифры, тяжело это сделать, не имея документов

Григорьев (Транснефть):

Может передать пока посмотреть?

Цыплёнков, Гринпис

Вопрос заключается в том, что нас обвиняют в том, что мы не пытаемся работать с РЖД, этот тоже не совсем корректно, и Олег Григорьевич может вспомнить, что «Гринпис» работал с вами.

Учитывая, как МЧС себя вело на той аварии, меня не настраивает на хороший лад информация о том, что сейчас МЧС проверяет, тем более, что «Транснефть» показала свои мускулы и с Водным кодексом, и с экспертизой и со Степанковым. Ну что же, наверное, Шойгу получит дополнительный кусок бюджетного пирога и будет иметь не одного химика на Байкале, а 22 химика на Байкале.

Вы в самом начале заявили о том, что нам надо торговать...

Перепалка

Митволь:

Мне торговать нельзя, я государственный служащий. Государству?

Цыплёнков, Гринпис

Да, государству. Среди экономистов есть разные мнения, нужно ли торговать или перерабатывать и торговать продуктом повышенной степени переработки. Оставим за рамками этот вопрос. Что важно, насколько мне известно, никто из экологов не выступает против экологов не выступает против строительства нефтепровода как такового. И потому те прямые или не прямые обвинения, звучавшие от «Транснефти», они не по теме.

Митволь:

Теперь понятно, почему мы собрались. Меня трудно заподозрить в дружбе с МЧС. Я не представляю, почему здесь работаю. Меня уволить еще легче. Я могу сказать, что были просьбы всех руководителей. После ситуацией с Вазулой, когда я говорил так, как оно есть. Звонили 15 человек министров, по Амуру звонили 40 человек министров. Семен Михайлович был мной недоволен. Я настоял на том, чтобы мы все вместе собрались.

Первый вариант: продолжать конфронтацию.

Второй вариант: сделать то, что у нас получилось в бухте Перевозной.

В этой ситуации мы должны понимать, что есть вариант – работать, а есть вариант просто выходить на митинг и голосовать.

Цыплёнков, Гринпис

Я хотел бы услышать аргументы против северного варианта. Хотелось бы узнать, не сыграло ли в ситуации вокруг бухты Перевозной позиция Коха.

Готовы вы ли подтвердить что вся экспертиза была сделана на законных основаниях, и как тогда объяснить мнение большинства экспертов.

Митволь:

По поводу экспертизы я сразу ответу. Во что превратился институт экспертизы, у меня вызывает сомнение, как у человека. Когда в один день на застройку водоохранной зоны получил разрешение автоцентр «Рено», а в Петербурге автоцентр «Оки» получил разрешение на закапывание Черной речки и строительства платной автостоянки.

Есть общественная экологическая экспертиза и есть возможность отменять решения экспертизы в суде.

Цыплёнков, Гринпис

Правильно ли я понял в ответ на мой вопрос, что вы сами по ряд причин не можете ничего сделать.

Митволь:

Есть процедура предусмотрена законом. Вы должны делать все, что положено по закону. Я считаю, что труба лучше, чем эшелоны с нефтью, 30 млн. тонн там перевалка идет, Второе, я считаю, что экспертиза сделанная с вопросами лучше, чем вообще не сделанная. Потому что она с одной стороны «Транснефть» считает, что у нее есть экспертиза.

Митволь

Дело в том, что когда отменили экспертизу. Наша позиция министерства была и есть сегодня. Поэтому министерство формально не может обращаться в суд с протестом против проведенной экспертизы Технадзора. Но то, что проблема есть, она известна, и об этом Олег Егорович сказал, и пока она не будет решена, мы ничего не можем делать.

Независимо ни от чего, нарушения закона не было и формально придаться не к чему. Вопрос в следующем, вы поймите, что или у нас «закон есть закон», или вот так, с натяжками. Мы всегда цивилизованные люди говорим, что не надо нам общество с натяжками, давайте попробуем как европейцы жить. По закону, как бы нам не было непонятно, экспертиза вышла, и отменить ее можно только через суд.

Цыплёнков

Я назвал третий вопрос философским.

Митволь

По поводу Вйнштока я скажу подробнее. Я в Питер приезжал, на закопанную Черную речку, и там мне сразу сказали: «Мы знаем, зачем вы приехали, вы приехали готовиться к саммиту восьмерки». И теперь, куда бы я не приехал, на второй день в интернете уже пишут, зачем я приехал.

Я к сожалению даже эти ...

Разговор

Митволь

Моя точка зрения следующая, что там просто ситуация, в том числе и благодаря нам с вами, нашей позицией, улучшилась. Вы наверное считаете, что настоящие борцы должны быть в борьбе постоянно...

Циплёнков, Гринпис:

Нет.

Митволь

Победы им не нужны...

Гринпис:

Победы нам нужны. Я просто не совсем понимаю, учитывая все предыдущие действия «Транснефти», мне непонятно, какие аргументы нас могут убедить. Вас убеждает только сила, похоже..

Григорьев:

Какая сила? Если вы имеете в виде, что выведете большой противолодочный корабль на рейд, дадите залп по «Транснефти» и уедете, что ли?

Гринпис:

Вы понимаете, что я не настолько наивен, потому что никакой противолодочный корбаль не прострелит до

офиса «Транснефти». У нас есть другие аргументы.

Перепалка.

Григорьев, Транснефть:

По поводу топа, у меня такая позиция, я вас обманывать не буду, я вам сказал. Я могу сказать, что просто...

Гринпис:

Просто надо слушать...

Григорьев, Транснефть:

Трутнев доказывал всем, Трутнев сказал, что там есть заповедник, что там есть животные...

Митволь:

Там все работали, и коллеги тоже...

Григорьев, Транснефть:

...Все абсолютно. Я начну с севера. Я когда выступал, я объяснил, что нам проект ради проекта не нужен. Если он не окупаем, если он сейчас на грани окупаемости, то зачем тогда его вообще делать, если мы его удлиним на сто километров, в принципе. Во-вторых, как раз-таки по экологическим соображениям...

Цыплёнков, Гринпис:

На сто километров удлинять...

Григорьев, Транснефть:

Если даже на сто, я утрированного говорю, на сто удлинение означает, что проект будет нерентабельным вообще. И по экологии, кстати тоже. Вы с этим не будете спорить, что там еще пока девственная природа. Ждешь уже железная дорога, разница есть. Это раз. Второе, насчет Перевозного, вот свидетель...

Цыплёнков, Гринпис:

Нерентабельность и экология — два основных...

Григорьев, Транснефть:

Естественно. Значит...

Цыплёнков, Гринпис:

Недостаток оборотных средств и прочих, и прочих вещей...

Григорьев, Транснефть:

Привлечь не сможем деньги туда, если проект нерентабельный. Мы же все на заемные средства.

Митволь:

Прошу прощения, насколько я понимаю строительный бизнес, вообще чем больше денег на строительство уходит, тем строительство лучше.

Григорьев, Транснефть:

Я вам говорю, что мы не делаем проект ради проекта. Мы считаем так, что нефтяники идут под тот тариф, который невысокий. У них есть предельный тариф. Почему сейчас нет развития Восточной Сибири, хотя там есть железная дорога. Да потому что там тариф в три раза выше. Нас это очень сильно волнует. Мы деньги все занимаем. Государство не вкладывает сюда ни копейки, мы все привлекаем средства. Вот этот проект на грани окупаемости. Понимаете. Если мы пойдем другим маршрутом, то он не будет окупаемым и никто нам денег не даст, мы же занимаем.

Цыплёнков, Гринпис:

Можно ли зафиксировать эту фразу: «Проект на грани окупаемости»?

Григорьев, Транснефть:

Да. Он окупаем, но...

Цыплёнков, Гринпис:

Если увеличить расходы на пять процентов, то он станет некупаемым?

Григорьев, Транснефть:

И эшелоны так и продолжают хождение по берегу. Теперь, что касается Перевозной. Мы проводили переговоры, мы были на переговорах с WWF, постоянно. И, не даст соврать Евгений (Шварц – ред.), что ему Фрадков сказал, что если ты мне докажешь, что вот это здесь вот так, вот так, то мы изменим маршрут. Было такое?

(СоЭС?)

Да, но после этого было сделано три действия. Через два дня господин Калинин, первый вице-президент, прислал переговоры по обоснованию Перевозной. Второе, господин Вайншток сделал заявления, что Перевозная и только Перевозная до заседания экспертной группы. Дальнейшая работа была бессмысленная. И третье, в вашем присутствии нам были даны обещания, что при любом условии, и я честно скажу, что я был готов, если было бы хоть какое-то основание полагать о действиях «Транснефти», что в бухте Перевозной не будет строиться нефтеперегонный завод. Однако в октябре пошло официальное заявление, что в Перевозной будет нефтеперегонный завод...

Перепалка

Григорьев:

Давайте зафиксируем следующим образом, что всем удалось добиться, но позиция у нас не была непреклонной.

Цыплёнков, Гринпис:

Победа и удовлетворение важна для того, чтобы понять, какие аргументы нужно использовать, чтобы победы добиться. Байкал не лужа о топа, или есть какие то аргументы...

Григорьев, Транснефть,

Вы упрощаете с топом...

Цыплёнков, Гринпис:

Да, упрощаю. Почему в Перевозной аргументы были услышаны?

Митволь:

Здесь есть представитель, он говорит, что проекта в бухте Перевозной больше нет. Мы ищем другую точку.

Цыплёнков, Гринпис:

Я вас поздравляю. Мне хотелось бы просто понять...

Митволь:

Чтобы уже в следующий раз сесть за игру с полной колодой...

Цыплёнков, Гринпис:

Я хотел понять официальную позицию, почему он им не...

Григорьев, Транснефть:

Я же вам говорил.

Цыплёнков, Гринпис.

Два пункта: нерентабельность и экология, я правильно понял? Вопрос в средствах только для того, что нерентабельно.

Все, спасибо. Никаких там проблем нет, что поднимается с подачи «Транснефти». Все, спасибо.

Митволь.

На самом деле, чтоб закончить с Перевозной, там нужно было достичь согласия для того, чтобы не переходили в экстрим, а пытались что-то делать. Путь был тернистым, неоднократно не получалось, Но в конце концов, нам может быть дадут по почетной грамоте.

(Гринпис? СоЭС?)

У нас тут идут разговоры, но по нему, насколько я знаю, в открытом доступе нет ни одного официального документа. Вот все наши разговоры, экологическая экспертиза, а их было четыре, вы не найдете в сети интернет, ни одного текста официального документа. Только сейчас вывесили по Перевозной официальный документ, желательно, в пдф, с подписью Пуликовского.

Григорьев, Транснефть:

Мы получили ответ, что не обязаны представлять...

(Гринпис? СоЭС?)

Пусть разговор идет очень интересный. Куча слепых людей, потому что хоть один документик-то покажите.

???

Насколько я знаю, экологическую экспертизу нельзя открывать гражданам.

Ольга Васильевна, Ростехнадзор:

В законе предусмотрено, что информация о том, как прошло заключение, выводы заключения предоставляется. А текст заключения дается только в адрес заказчика.

(Гринпис? СоЭС?)

В законе написаны несколько другие слова. Но если вы настаиваете на такой интерпретации закона, то у нас, по сути, разговор слепого с глухим, потому что, документов, включая эти тома с каптинка...

Перепалка

Григорьев

Вопрос заключается в следующем. Во-первых, никаких проблем озномить общественные организации с этими документами нет.

(Гринпис? СоЭС?)

Проблемы есть, потому что полтора года назад...

Митволь

Мы всегда публиковали заключения экспертиз с одним условием, без подписей и перечня экспертов. И это право каждого эксперта. ... Это нужно сделать.

Перепалка

Григорьев:

Давайте мы история полтора года назад отодвинем, мы же сегодня сидим. В апреле 2006 года...

(Гринпис? СоЭС?)

Проблема! Нет ни одного официального документа по этому проекту в открытом доступе...

Григорьев, Транснефть:

Вы готовы получить документы?

(Гринпис? СоЭС?)

Нет, я отказываюсь получить документы. Я требую, чтобы они были размещены в открытом доступе.

Перепалка

Митволь:

Я вижу, что вы принципиальный человек. Но наша задача состоит в том, чтобы понять, какие проблемы мы сегодня можем решить, а какие не можем. Вот этот вопрос, чтоб появилось в открытом доступе, мы решить не можем. И я надеюсь, что в ближайшее время...

(реплика)

Можете!...

Перепалка

Григорьев, Транснефть:

Можем . Этим уже сейчас занимаются.

Перепалка

(СоЭС?)

Хорошо, к какому сроку можно ожидать появления этих документов.

Григорьев, Транснефть:

Я думаю, что в ближайшее время. Я думаю, что в апреле появится. До 30 апреля. Правильно?

Григорьев:

Следующий вопрос. Был второй вопрос по экспертизе. Уважаемые коллеги, что вы не можете принять такое решение, но можно ли ознакомить экологические организации без подписи, потому что неознакомление с документами может вызывать у людей настороженность.

Перепалка

Митволь

Можно уточнение, вот специальный текст заключения этой комиссии. Полное, с приложениями. Ростехнадзор имеет право свой официальный документ разместить...

Ольга Васильевна. Ростехнадзор:

Не имеет... Я вам объяснила, что...

Перепалка.

Митволь:

Здесь есть заказчик, у любого договора есть две стороны, заказчик и исполнитель. У них документ между ними один – экспертиза. Исполнитель говорит, что не очень готовы, а заказчик говорит, что готовы.

(СоЭС?)

Я не понял, это государственный орган....

Митволь:

Вам экспертизу, или чтобы ведомство Пуликовского наконец-то...

Мы вам говорим, что есть официальный текст у заказчика. Вас устроит, что вы увидите этот текст?

(СоЭС)

У меня вопрос принципиальный, каждый раз мы будем бегать к следующему заказчику и просить ...

Григорьев, Транснефть:

Минуточку. Вас озеро Байкал волнует?

(Цыплёнков)

Волнует.

Григорьев, Транснефть:

Мы сейчас по поводу озера Байкал или супермаркета?

(СоЭС)

Нет, меня интересует работа в том числе в данной ситуации Ростехнадзора.

Перепалка

?????:

Уважаемый генерал, вот он сейчас проводит в Казани всероссийскую конференцию по надзору. Нас не пригласили...

Перепалка.

(СоЭС)

Значит, все понятно. После того, как материалы проекты станут доступными. Тогда, опираясь на эти документы, мы готовы представить много вопросов и свои предложения. То, что сейчас мы делаем, это разговоры на завалинке.

Григорьев:

Самое главное, работа в этом направлении будет идти.

Митволь:

Есть правила доступа общественности к информации. Это надо реализовать сейчас.

Перепалка

Григорьев:

Смотрите, мы сейчас двигаемся быстрее, чем за последние полтора года.

(???)

Никуда мы не двигаемся, нам только что сказали, что есть все юридические подтверждения, что ничего не могут менять в проекте.

Митволь:

Давайте вернемся к первому моему тосту, заключение Государственной экологической экспертизы отменяется только через суд. Для Транснефти и для нас, то решение суда является действующим. Вот и все.

?????:

Пуликовский может отменить свои приказы без суда.

?????????:

Тогда это не к нам.

Иван Ниненко, Московское отделение Байкальского движения:

Вот то, что проект одобрен, и он получил согласование, еще не значит, что Транснефть обязан его строить. Не надо говорить, что раз одобрили, то мы обязаны строить.

Дальше представители Транснефти ссылались на карту ОСР-97,. Лауреат госпремии, один из составителей карты, говорил примерно так. Порядка пятидесяти процентов трассы проходит в зоне, где уже имело место быть 9-10 балльное землетрясение. Участки трассы проходят по активному разлому, являющемуся наиболее сейсмоопасным на территории России уникальным сейсмотектоническим регионом мира. Он говорит, что нельзя использовать ОСР-97 в данном проекте.

Перепалка

Григорьев, Транснефть:

Когда он разработает другую систему, и она будет зарегистрирована в Минюсте, тогда мы будем руководствоваться этим. Мнений может быть много, но раз он разрабатывал, то пусть будет не ОСР-97, а ОСР-2006.

Григорьев:

Исходя из того факта, что существуют эти разломы. Есть спутники, никто ничего там скрывать не собирается. Ситуация какая, на сегодняшний день приятная норма, по которой использовали ОСР-97. Но перед заседанием мы сказали, что нужно провести дополнительные расчеты, и мне сказали, что дополнительные расчеты и испытания будут проводиться на всем протяжении маршрута. Мы вас приглашаем на испытания.

Там закрытый объект, центр где испытывают...

Митволь:

Не вопрос. То что научную работу надо проводить 100%, и в четыре раза скрупулезней, чем это делается обычно.

Иван Ниненко:

А как быть со строительством. Недавно было опубликовано, что буквально через неделю...

Григорьев, Транснефть:

У нас сейчас идут подрядные торги, мы должны выбрать подрядчиков, привлечь финансирование, и тогда будет начало. Вообще, к лету мы планируем начать.

Ниненко:

Второй вопрос. Как вы собираетесь контролировать всю протяженность и человеческий фактор. Настроения в регионе такие, что может дойти до нанесения специального вреда.

Григорьев, Транснефть:

Про незаконные врезки. Нефть воруют не для того, чтобы разлить, а для того, чтобы продать. У нас есть эта проблема в южных регионах, там, где есть места переработки нефти. Ее продают для чего, чтобы был покупатель, который ее за низкую цену купил, и переработал или отправил на экспорт. А здесь и заводов рядом нет, кроме как в Ангарске. Доставить эту нефть, если они ее будут воровать, просто некуда. Социально нет подоплеки под воровство нет.

РЖД с цистернами. Вы просто не знаете, как процесс происходит. Здесь нет станций, куда бы они могли слить

нефть в цистерны.

Перепалка

Григорьев, Транснефть:

Врезку сделать не так просто. Это организованные группы.

Мария Саплинова, Байкальское движение:

Группы такие есть.

Григорьев, Транснефть:

Но оборудования такого нет.

Мария Саплинова, Байкальское движение:

Оборудование у них видимо такое есть.

Перепалка

Григорьев, Транснефть:

У нас сейчас давление идет до 60 Мпа, это труба будет работать под 100 Мпа, и нет такой запорной арматуры, которая бы работала под 100.

Перепалка

Митволь:

Давайте по очереди. Второе, пляж Байкала, тут вообще смешная история произошла, тут приехали коллеги из Ольхонского района, вместе с представителем власти. Их привезли из-за земельного кадастра и они привезли полный кадастр домов, стоящих в водоохранной зоне. И бензоколонки выдвинуты с разрешения местных властей. Я конечно попросил документы. Вопрос про пряжи. 700 домов, в том числе многоэтажных, в Ольхонском только районе. Вы тут нам помогите.

????:

В Северобайкальске была построена нефтебаза и промбаза на весь восточный БАМ.

?????:

Вот потому мы и говорим, что железку надо убирать, труба – выход.

Мария Саплинова, Байкальское движение:

Так почему бы не провести трубу по другому маршруту?

Перепалка

Чиновник МПР

Я хотел сказать, что коллеги не знают, по приказу министра на третий вариант в октябре прошлого года. Это проблема не была связана с проектом и не была связана с процедурой экспертизы, и выбором трасс для Транснефти. Это не наша задача – выбор трассы. Проблема в оценке и всех предлагаемых заказчиком вариантов. Все варианты которые были предложены, проводились в водораздельных. Мы посмотрели горные варианты трассы и однозначно их зарубили. Ни один проект не мог быть построен даже с элементарной точки зрения инженерной безопасности. Это великолепные горные ландшафты, малозатронутые.

Мы не выбирали трассировку Транснефти.

Так вот четыре варианта. Было еще два, предложенных СО АН, все однозначно забраковали. Разворотили бы все Северобайкальское нагорье и все это оказалось бы в Байкале. Это массив гигантский, отсюда чистая вода идет в Байкал. Не просто Байкал сам чистый, а чистая вода идет. Трогать эту систему крайне опасно.

С инженерной точки зрения, что предлагается в коридоре, он естественно приемлим, и с экономистов, с финансовой точки зрения. Другое дело, что мы в документе указали, что неоправданно не рассматриваются иные варианты, которые выходят за пределы водосборной площади Байкала, в том числе северный, Южноякутский, южный. Это все было зафиксировано и доведено до руководства министерства и Транснефти. Горы трогать вообще нельзя.

На стадии обоснования инвестиций вариант.

Чиновник МПР.

Это вообще убийственный вариант, коллеги. Я поразился, как его можно было провести экспертизу. Я могу вам сказать, что когда мы на вертолете подлетели на этой трассе, выяснилось, что 17-я междолина БАМа отказалась доставить туда изыскателей, потому что это невозможно было сделать, физически. Я так полагаю, просто провели линейкой линию и получили...

Получили положительное заключение по этому варианту (Смех).

Перепапка

Чиновник МПР

Так вот, этот вариант, просто потому что это безопасно для Байкала и провели. Это была ошибка тех экспертов.

Я знаю только по документам и знаю обоснование АН, и есть отчет нашего министерства, который был проведен в Якутске. Но там не предполагалось какого-то масштабного строительства нефтепровода. Ванкор, Лена, Алдан, там более спокойная сейсмика и более ровные участки. Но там с экологией не было связано, там чистая экономика и может быть другие вопросы. Детально этот вариант не анализировался, такой задачи не ставилось. Она выходит за пределы тех проектных решений, которые предлагались для рассмотрения.

Мария Саплинова

Я не принадлежу ни к какой экологической организации.

Григорьев:

Вы эколог?

Мария Саплинова

Я ни в коем случае не эколог. Я выступаю от имени ряда граждан РФ, которые также никуда не входят, которые очень обеспокоены проектом. У которых есть свои дела, кроме охраны Байкала, но в последнее время они очень сильно обеспокоены, действительно, тем что происходит, как происходит, отсутствием информации.

У нас возникло несколько вопросов. Прежде всего, на каком основании был изменен состав экспертизы.

Григорьев:

Я вам, как госчиновник гражданину говорю. У нас есть закон, если экологическая экспертиза вышла, и ее подписал господин Пуликовский, то после этого Транснефть не спросить как и чего, ничего не может. Граждане имеют один способ, через суд.

Мария Саплинова

Мы это уже слышали. Конкретный состав экспертного совета это, это вопрос к Ростехнадзору. Как это можно по ходу экспертизы...

Григорьев, Транснефть:

Все, что касается экспертизы, все рассуждения только в судебном процессе. А мы не можем комментировать все это.

Ольга Васильевна, Ростехнадзор:

Почему? Я могу ответить на этот вопрос. Шла процедура экспертизы, и правильно Олег Леонидович сказал, что законом становится легитимным заключение экологической экспертизы, когда оно утверждено государственным органом. В данном случае это должен быть руководитель Ростехнадзора. До тех пор, пока оно не утверждено приказом, оно статуса государственной экологической экспертизы не имеет.

Митволь:

Если мы правильно поняли, ситуация очень проста. До тех пор, пока не подписан приказ о проведении государственной экологической экспертизы, это все вопросы инициативной группы. В ситуации когда подписан приказ, то все.

Если есть вопросы к процедуре, то только через суд.

Перепалка

Митволь:

У вас есть еще вопросы?

Мария Саплинова

По поводу общественных слушаний. Насколько я знаю, они проводились с рядом нарушений.

Перепалка

Григорьев:

Вы как представитель простых граждан должны понять, что у нас есть общение со специалистами, связанными с тем, что мы пытаемся понять, что можно сделать, чтобы быть услышанными друг другом. Граждан Российской Федерации у нас представляют общественные экологические организации, в рамках которых вы, кстати, пришли на эту встречу, и пришли как член экологической организации.

Два вопроса мы с удовольствием вам объяснили, но по требованиям законодательства – это все суд.

Мария Саплинова

Лично я для этой встречи список вопросов не писала, я озвучиваю то, что спрашивали люди. Они спрашивают уже полтора года и не получают ответа.

Григорьев, Транснефть:

Мы говорим о том, что информирование людей у нас было. Если вы слышали коллег более опытных, то вопросы у них были прямые. Все.

Перепалка

Григорьев, Транснефть:

Тут сказали представители «Транснефти», что все это появится в Интернете.

Мария Саплинова

Спасибо большое!

Перепалка, попытка вопроса «Зеленой инициативы».

Митволь:

Тут каждый может иметь свое собственное мнение, но про общественную экологическую экспертизу твердо, четко записано в законе, там написано как регистрируются группы.

Перепалка

Митволь:

Мы общаемся с гражданами, с каждым в отдельности у нас займет очень много времени, ни мы готовы общаться. Вот такая позиция.

Если что-то есть, давайте выскажемся, если нет, то давайте закругляться.

????

Я бы хотел понять, что интересует вас, что интересует компанию. По инициативе «Транснефти», я с ними завтра встречаюсь.

Митволь:

Наша задача как государственного органа, это обеспечить, чтобы общение было напрямую. Наш интерес, мы хотим понимать, что мы можем сделать, а что нет.

Митволь:

Я должен констатировать определенный прогресс в поведении компании в отношении экологии, главное, следование российскому законодательству является нашим главным приоритетом. Если господин Калинин, несмотря на прямое указание президента отказался представлять материалы, а сейчас компания готова вывешивать их в Интернет, то я готов засвидетельствовать, что это большой прогресс. Кроме того, в этой связи, я готов подтвердить то, что было нами сказано, что если компания добровольно отказывается от НПЗ в бухте Перевозной, то мы готовы выйти на совместную пресс-конференцию.

Григорьев:

Не вопрос, мы это все организуем.

Евгений Шварц, WWF:

По поводу того, как развивать экономику и диверсифицировать потоки углеводородов, то на той конференции, где мы недавно сидели в президиуме, я делал доклад, копии есть в министерстве.

Теперь по поводу. Из того, что мы видели в ходе экспертизы. Первое. Никто из здесь сидящих никто не является специалистом по сейсмологии. Здесь высказались ученые, и несмотря на мнение ученых это не было утверждено, это позволяет, это вселяет уверенность сказать, что это было сделано неверным путем. То, что мнение ученых административным ресурсом не было утверждено. Те, кто были введены, я берусь утверждать, что они не были специалистами. Более того, те аргументы, которые они озвучены, не были правдой.

Как говорится в нашем заявлении, которое висит на сайте, мы требуем освободить комиссию Шойгу от административного давления.

Теперь по поводу...

Григорьев:

Минуточку...

Евгений Шварц, WWF:

Мы сейчас видим определенную тенденцию.

Перепапка

Евгений Шварц, WWF:

Если, вопреки тому, что две трети, квалифицированным большинством проголосовало против, и без оснований это не было утверждено. Добавлены были люди, которые участвовали в экспертизе, чья позиция была заведомо известна и которые раньше работали с «Транснефтью». Это был первый случай, второй был с Водным кодексом. Поэтому мы видим основания высказывать опасения о давлении на позицию комиссии Шойгу.

Перепапка

Третий случай. Снятие Степанкова...

Перепалка

Евгений Шварц, WWF:

Мы хотим, чтобы Шойгу мог подписать то, что не подписал Пуликовский. И чтобы потом не вводили вместо людей, которые являются специалистами, математиков, которые рассказывали про то, что нефть будет течь в Якутии, она попадет в Байкал в большем объеме. Мне стыдно за это.

Что говорится про Российские железные дороги. Если бы компания вела честный диалог с региональными организациями, а не устраивала бы тему, что мы не хотим ни с кем общаться, то они знали бы, почему люди не выступают против железных дорог. Связано это с тем, что за 150 лет существования Транссиба не было ни одного случая, когда бы нефть в большом объеме попадала в Байкал.

Если по данным компании идет речь и 9 тысяч тонн нефти в час, 140 атмосфер.

Григорьев, Транснефть:

Это у нас предельное испытание давления трубы

Евгений Шварц, WWF:

Хорошо, сто атмосфер. Соответственно, по тем же данным трубы, речь идет о двух тысяч трехсот тонн.

Перепалка

Евгений Шварц, WWF:

Люди проанализовали все те аварии, которые были с железной дорогой...

Перепалка

Евгений Шварц, WWF:

Если мы говорим о национальных интересах страны, и мы знаем, что за 150 лет ничего не было, я как гражданин страны, я не вижу оснований строить нефтепровод. Обязательства перед Китаем к 2008 году могут быть выполнены при тщательном выборе маршрута.

Если для компании железная дорога является конкурентом, это такая же часть российской экономики, такая же госмонополия...

Перепалка

Евгений Шварц, WWF:

Южнокутский вариант по данным тех, кто этим занимался и проектировал до того, как компания «Транснефть» стала думать, что надо строить, удлинение маршрута составляет 120 или 50 километров. Говорить о том, что это принципиальное изменение маршрута – нельзя. При этом, если говорить о южнокутском варианте, то есть возможность о чем говорил господни Григорьев, собрать нефть с месторождений, которые идут вдоль трассы.

Есть там вещь, которая к национальным интересам никакого отношения не имеет. Просто там лицензии принадлежат другим компаниям. Но с точки зрения экономики государства при нормальном налоговом регулировании, здесь нет никаких проблем, и «Сургутнефтегаз» не будет строить ту трубу, которую он собирается строить.

Если мы говорим по следованию закону, то существующие законы позволяют строить нефтепроводы на территориях с сейсмичность 8-9 баллов, поэтому говорить о том, что новые технические решение лучше, нельзя, правовая база для этого не создана. И в чем мы будем категоричными в неприятии того, что если нет правовой базы, то давайте нарисуем на коленке.

Перепалка

Евгений Шварц, WWF:

И последнее. Мне кажется, что компания... Как проходили слушания и экспертизы в Перевозной, мы знаем. Если это делать не для галочки, а для дела, то ничего не нужно переделывать и переголосовывать. Все аргументы остались даже в тех подписях, которые есть. Но почему мы будем возвращаться к этому вопросу, то у меня был сложный разговор с менеджерами компании. Он говорит, что нам нравится диалог, как проходят слушания. Но как наши сотрудники были на слушаниях «Траснефти» в Иркутске, они приходят и говорят: «Слушай, а зачем мы будем делать честно? Давайте мы сделаем по-старому». Мы не можем, потому что мы за единую правоприменимость российского законодательства.

Все, что происходит это последствия отсутствия нормального диалога и стремления поставить галочку любой ценой.

Автор: Артур Скальский © Babr24.com ЭКОЛОГИЯ, БАЙКАЛ 👁 6625 19.05.2006, 20:28

URL: <https://babr24.com/?ADE=30115> Bytes: 47428 / 47428 [Версия для печати](#) [Скачать PDF](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

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: krasyar.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: equatoria@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](#)