

***Нефтепроводная система
«Восточная Сибирь – Тихий океан»***

**Воздействие на экономику и окружающую
среду и риски**

ОТ

**строительства нефтеналивного терминала
на юге Приморского края**

Октябрь 2005

- «Гринпис – Россия»
- Российское представительство Международного фонда защиты животных (IFAW Russia)
- Московский зоопарк
- Тихоокеанский центр защиты окружающей среды и природных ресурсов (ПЕРК) (США)
- Фонд «Феникс», (г. Владивосток, Россия)
- Профессор Борис Преображенский (ТИГ, ДВО РАН)
- Институт защиты моря (г. Владивосток, Россия)
- Фонд «Тигрис» (Голландия)
- Всемирный фонд дикой природы (WWF) - Россия

Содержание

Краткое изложение	3
1. Введение	4
2. Предыстория	6
3. Биологическое разнообразие Амурского залива и юго-запада Приморского края	8
4. Воздействие на окружающую среду и риски при строительстве терминала в бухте Перевозная	9
4.1 <i>Высокая вероятность разливов нефти</i>	11
4.2 <i>Значительный экономический ущерб от нефтяных разливов в Амурском заливе</i>	12
4.3 <i>Существенное негативное воздействие на окружающую среду</i>	14
4.4 <i>Другие недостатки</i>	
4.5 <i>Международные аспекты</i>	
5. Юридические аспекты и вопросы демократии	22
6. Выводы и рекомендации	26
Приложение I. Литература	28
Приложение II. Статьи на английском языке	29
Приложение III. Основные события в хронологическом порядке	31
Приложение IV. Обзор данных по альтернативным размещениям терминала	35
Приложение V. Вопросы по нефтепроводу возле озера Байкал Baikal	47
Приложение VI. Открытое письмо пермьер-министру Японии	49
Приложение VII. Контактная информация	53

Краткое изложение

ОАО «Транснефть», российская государственная нефтяная компания - монополист, планирует построить крупнейший в мире нефтепровод (4188 километров) для транспортировки нефти из месторождений западной и центральной Сибири к берегам Японского моря. На данный момент в России это будет самый крупный проект федерального уровня с инвестициями от 11 до 17 млрд. долларов.

Существует две основные экологические проблемы, связанные с нефтепроводом: 1) маршрут, проходящий рядом с озером Байкал и 2) запланированное место расположения терминала в Амурском заливе, рядом с городом Владивосток. В данном отчете основное внимание будет уделено проблеме расположения терминала.

Экологи категорически против размещения терминала в Амурском заливе. Альтернативные варианты расположения терминала, включая несколько мест около города Находка, лучше не только с точки экологической безопасности, но также с экономической и социальной точек зрения. Город Находка, расположенный к востоку от Владивостока, является крупнейшим морским портом в крае. Бухта Перевозная в настоящее время - это чистое, нетронутое морское побережье с мало развитой инфраструктурой. Разумнее было бы использовать уже существующую инфраструктуру около Находки, где уже есть нефтяные терминалы.

По словам специалистов, из всех рассмотренных альтернативных вариантов, бухта Перевозная в Амурском заливе – это наихудший вариант. Для Амурского залива характерны сильные ветра и туманы, это большой, открытый и неглубокий залив. Из-за малой глубины залива, терминал должен быть построен, по крайней мере, в 2-х км от берега, где танкера будут подвергаться частым штормам и сильным волнам. Кроме того, чтобы танкера добрались до терминала, их придется проводить через скопление мелких островов.

Учитывая все вышеперечисленные неблагоприятные условия, риски случайных разливов нефти в результате аварий возрастают в 17 раз в Амурском заливе по сравнению с другими предложенными вариантами размещения терминала возле Находки или в других возможных местах на юге Приморского Края. Условия в Амурском заливе затрудняют локализацию возможных разливов нефти, которые могут распространиться на большие расстояния и загрязнить протяженные полосы морского побережья.

Пятнадцать процентов исчезающих видов, занесенных в Красную книгу России, можно найти только на юго-западе Приморского края рядом с проектируемым местом строительства терминала. Один из редких видов животных, который встречается только на юго-западе Приморья, – дальневосточный леопард. Возможно, это самая редкая кошка в мире, чья популяция насчитывает около 30 особей. Нефтепровод будет проходить через заказник, а проектируемое место под терминал будет находиться в непосредственной близости от биосферного заповедника «Кедровая падь», находящегося под защитой ЮНЕСКО места обитания дальневосточного леопарда. Владивосток, самый крупный город края, находится напротив места расположения терминала. Самые популярные места отдыха и песчаные пляжи Дальнего Востока России, которые ежегодно посещают десятки тысячи туристов, единственный в России морской заповедник также расположены рядом с бухтой Перевозная.

1 июля 2005 г. Хабаровский суд признал недействительным положительное заключение государственной экологической экспертизы (ГЭЭ) материалов проекта в результате выявления ряда серьезных нарушений российского законодательства. Нарушения включают следующие факты: не были предоставлены основные материалы по проекту

на ознакомление и обсуждение общественности, не были рассмотрены альтернативные варианты размещения терминала, общественности была предоставлена недостоверная информация, недостоверная информация была использована при проведении экологической экспертизы (в том числе недостоверные данные по пригодности места для проектируемого терминала), а также были созданы препятствия для участия независимых НКО в проведении экологической экспертизы. Также, по мнению суда, ГЭЭ такого сложного объекта должна была быть скоординирована с Росприроднадзором, а ГЭЭ по объектам, оказывающим воздействие на природные ресурсы (животный и растительный мир, водные ресурсы, земельные ресурсы, растительность и т.д.) должна была проводить Федеральная служба по надзору в сфере природопользования.

Недавно Президент Путин выступил с осуждением российских экологов за создание препятствий развитию экономики России. Он обвинил российские общественные организации (НКО) в получении финансовой поддержки от «конкурентов», приводя в пример проект строительства нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан». Однако, НКО требуют изменения маршрута нефтепровода, а не отмены самого проекта. Настоящие разногласия по поводу расположения проектируемого терминала являются результатом плохого планирования и недоработок со стороны «Транснефти» и российских властей, например, при выборе размещения терминала не были рассмотрены объективные научные данные. Вопреки заявлениям некоторых российских руководителей, общественные организации, выступающие против проектируемого терминала, не получают никакой поддержки от «конкурентов», (таких как компании, владеющие нефтяными терминалами в Находке).

В августе 2005 года вдоль всего маршрута нефтепровода состоялось 17 общественных слушаний. 15 августа 2005 г. общественные слушания прошли во Владивостоке и в Хасанском районе, где «Транснефть» хочет построить терминал. Подавляющее большинство участников слушаний во Владивостоке выступило против строительства терминала в Перевозной. В Хасанском районе ни один из участников не выступил в поддержку проекта. Несмотря на это, в протоколе слушаний не отражен факт наличия предмета разногласий. В протоколе говорится, что участники общественных слушаний одобрили проект.

На совещании во Владивостоке, которая прошла 18 сентября 2005 г., три российских министра выступили против плана строительства терминала в бухте Перевозная. Юрий Трутнев (Министр природных ресурсов), Игорь Левитин (Министр транспорта) и Герман Греф (Министр экономического развития и торговли) заявили, что Находка является самым подходящим местом для расположения терминала, потому что это развитая промышленная зона. Однако, «Транснефть» решительно заявляет о своих планах строительства в Перевозной, оправдывая свои действия тем, что заявления министров не могут рассматриваться как официальное решение правительства.

1. Введение

31 декабря 2005 г. премьер-министр России Михаил Фрадков заявил, что Россия будет строить самый длинный в мире нефтепровод (4188 километров) для транспортировки нефти из месторождений западной и центральной Сибири к берегам Японского моря. На настоящий момент это будет самый крупный проект федерального значения в России с инвестированием от 11 до 17 млрд. долларов. Возможный ущерб экологии от данного проекта - беспрецедентный. Экологи были потрясены местом, предложенным для строительства терминала: нетронутая бухта Перевозная в Амурском заливе. Бухта Перевозная находится в самом центре «жемчужины» Приморского края с богатым биологическим разнообразием и является ареалом обитания оставшейся популяции дальневосточного леопарда.

Существует две основные экологические проблемы, связанные с нефтепроводом: 1) маршрут, проходящий рядом с озером Байкал и 2) предложенное место расположения терминала в Амурском заливе, рядом с городом Владивосток. В данном отчете основное внимание будет уделено проблеме расположения терминала. При этом мы включили краткую информацию, связанную с прохождением нефтепровода рядом с озером Байкал в Приложение V.

Содержание доклада:

Краткое изложение:

1. Введение;
2. Предыстория;
3. Биологическое разнообразие Амурского залива и юго-запада Приморья;
4. Воздействие на окружающую среду и риски при строительстве терминала в бухте Перевозная;
5. Юридические аспекты и вопросы демократии;
6. Выводы.

Приложения.

- I. Литература;
- II. Газетные статьи на английском языке;
- III. Основные события в хронологическом порядке;
- IV. Обзор данных по альтернативным расположениям терминала;
- V. Вопросы по нефтепроводу возле озера Байкал;
- VI. Открытое письмо премьер-министру Японии;
- VII. Контактная информация.

2. Предыстория

ОАО «Транснефть», российская государственная компания по транспортировке нефти, отвечает за осуществление проекта нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан»¹. В России запрещена частная собственность на нефтепроводы с большой протяженностью. «Транснефть» владеет и управляет целой сетью нефтепроводных систем России с общей протяженностью около 50000 км². По данным «Транснефти», компания контролирует более 94% нефти, добываемой в России.³



Основная доля нефти России добывается на западе Сибири и транспортируется в Западную Европу по трубопроводам. Однако, нефтепровод «Восточная Сибирь - Тихий океан» может вызвать большие перемены в направлениях экспорта нефти. Данный нефтепровод будет помогать экспортировать нефть крупнейшим странам-импортерам нефти в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая Китай, Японию, Корею и США. В настоящее время нефтепровод – это основной фактор развития отношений между Китаем, Японией и Россией. И Китай, и Япония заявили о своем желании получить большую часть нефти из западной и центральной Сибири.

Решение о строительстве нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» от г. Тайшет в западной Сибири до бухты Перевозная в Амурском заливе стало официальным после подписания 31 декабря 2004 года премьер-министром России Михаилом Фрадковым постановления №1 737-р. В мае 2005 г. министр

¹ В англоязычной прессе трубопровод обычно называют “the Eastern Oil Pipeline” (Восточный нефтепровод) или “the Pacific Oil Pipeline” (Тихоокеанский нефтепровод). Официальное русское название - нефтепровод «Восточная Сибирь – Тихий океан». В данном документе мы будем использовать название нефтепровод «Восточная Сибирь – Тихий океан»

² Источник: веб-сайт ОАО «Транснефть» www.transneft.ru

³ Источник: Недатированный пресс-релиз о займе, взятом в начале 2005 года в частных банках для расширения возможностей Балтийского нефтепровода.

промышленности и энергетики России Виктор Христенко заявил, что нефтепровод «Восточная Сибирь – Тихий океан» будет строиться в два этапа. На первом этапе будет строиться часть нефтепровода от г. Тайшет до г. Сковородино (на границе с Китаем) и будет построен нефтеналивной терминал в бухте Перевозная. Приблизительная стоимость осуществления первого этапа проекта составляет 6,5 млрд. долларов США. Первоначально «Транснефть» заявила, что нефтепровод будет поставлять до 80 млн. тонн нефти в год. Позднее общая мощность нефтепровода была сокращена до 50 млн. тонн. Согласно официальным планам, вместимость нефтяного терминала составит 30 млн. тонн. На второй стадии проекта объем будет увеличен до 50 млн. тонн. От Сковородино нефть будет доставляться на терминал по железной дороге до тех пор, пока он не будет соединен с трубопроводом на втором этапе. По меньшей мере, 20 млн. тонн нефти ежегодно будет экспортироваться из Сковородино в Китай по железной дороге.

На совещании во Владивостоке, которая прошла 18 сентября 2005 г., три российских министра выступили против плана строительства терминала в бухте Перевозная. Юрий Трутнев (министр природных ресурсов), Игорь Левитин (министр транспорта) и Герман Греф (министр экономического развития и торговли) заявили, что Находка является самым подходящим местом для расположения терминала, потому что это развитая промышленная зона. Однако, «Транснефть» решительно заявляет о своих планах строительства в Перевозной, оправдывая свои действия тем, что заявления министров не могут рассматриваться как официальное решение правительства.

В отличие от нефтегазовых проектов на Сахалине, где нефтяные компании, такие как «Shell», являются главными операторами, в проекте нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» отмечается малая доля участия западных компаний и банков. По существующим сведениям, добыча нефти и транспортировка ее по железной дороге и нефтепроводу будет осуществляться почти исключительно российскими компаниями.

TNK-BP (50% принадлежит British Petroleum) заинтересована в оказании помощи при строительстве терминала. По сообщениям BBC⁴, нефтяная компания подтвердила, что в июне 2005 года она направляла в Приморский край делегацию с целью установления и оценки фактов. Представитель TNK-BP Питер Хеншо (Peter Henshaw) сообщил BBC, что компания осведомлена о спорах по поводу размещения терминала. Некоторые японские компании, включая «Мицуи» (Mitsui) и «Мицубиши» (Mitsubishi), также показали свой интерес к проекту, особенно к нефтяной инфраструктуре на месте терминала.

Дочернее предприятие «Транснефти» получило финансовую поддержку от Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) и за свою историю «Транснефть» уже получала финансирование от западных частных банков на другие проекты по строительству нефтепроводных систем. Ряд частных банков, включая японский банк Mizuho Corporate Bank и британский банк Barclays Capital, проявили интерес к финансированию проекта по строительству нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» и проектов нефтяной инфраструктуры в месте расположения терминала. Однако, «Транснефть» неоднократно заявляла, что на проект нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» компания не будет искать финансирование за пределами России. Для того чтобы получить финансирование от западных и японских частных и национальных банков нужно, чтобы воздействие проекта на окружающую среду было сведено к минимуму. Это потребует изменений, как в самом маршруте трубопровода, так и в размещении терминала. В настоящем виде проект не пройдет проверку на экологическую безопасность, которую проводят многие западные и японские банки при рассмотрении проектов по развитию инфраструктуры.

⁴ BBC News, автор: Sarah Rainsford, 15 июля 2005 г.

3. Биологическое разнообразие Амурского залива и юго-запада Приморского края

100 наземных видов редких животных, занесенных в Красную книгу России, обитают на юго-западе Приморского края⁵. 48 из этих видов эндемичны, то есть не встречаются больше нигде в мире. В число этих редких эндемичных видов входят млекопитающие, земноводные, пресмыкающиеся, бабочки и птицы.

Юго-запад Приморского края, особенно его морские и пресноводные зоны, имеет большое значение для перелетных птиц, включая белохвостого и белоплечего орланов,



Фото Майкла Гора (Michael Gore)
www.wildlife-photography.net

Белоплечий орлан, находящийся под угрозой исчезновения, имеет размах крыльев до 2,5 метров. Большое количество белоплечих орланов зимует в Амурском заливе. Разлив нефти в бухте Перевозная может обернуться самыми печальными последствиями для зимующих птиц.

черных грифов, много видов уток (включая известную утку-мандаринку), гусей, лебедей, журавлей и других болотных птиц. Птицы не только из северных районов России, но и из Монголии, Китая и даже Северной Америки перелетают на юго-запад Приморья.

Природа юго-запада Приморского края уникальна. Хотя в прошлом подобные экосистемы существовали в Корее и на соседних территориях в Китае, сейчас здесь очень мало осталось уголков дикой природы из-за антропогенного воздействия и отсутствия природоохранных мер.

Богатое биологическое разнообразие юго-запада

Приморского края представлено в целом ряде особо охраняемых природных территорий (ООПТ). Процент территорий, занятых ООПТ, здесь - самый большой по сравнению с другими регионами. Среди природных территорий, которым угрожает проект нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий Океан», – два биосферных заповедника, участвующих в программах ЮНЕСКО. Это заповедник «Кедровая падь» (17890 га), основанный в 1916 г. и являющийся самым старым заповедником России; и Дальневосточный морской заповедник (63000 га), единственный морской заповедник в России.

Одним из редких видов животных, обитающих в настоящее время только на юго-западе Приморского края, является дальневосточный леопард. С популяцией, приблизительно насчитывающей около 35 особей, дальневосточный леопард, возможно, является самым редким представителем крупных кошек на земле.

Всемирный фонд дикой природы (WWF), общественные организации (НКО) из Альянса по сохранению амурских тигров и леопардов (ALTA)⁶, включая местные организации,

⁵ «Красная книга Российской Федерации (Животные)», 2001г.

⁶ В состав ALTA входят Фонд «Феникс» (Владивосток), Московский зоопарк, Лондонское зоологическое общество, Общество сохранения диких животных (с штаб-квартирой в США и офисом во Владивостоке),

такие как Фонд «Феникс», а также российские ученые прилагают все усилия, чтобы сохранить уникальную природу юго-запада Приморского края. Экологические НКО и ученые финансируют и выполняют комплексную программу по сохранению дальневосточного леопарда, его ареала и кормовой базы. Природоохранные проекты включают антибраконьерскую деятельность, борьбу с лесными пожарами, ежегодные подсчеты леопардов с помощью фотокамер и подсчетов следов, изучение ареала обитания с помощью спутниковых снимков и ГИС-систем, выплату компенсаций фермерам в случаях нападения леопардов на домашний скот, поддержку ООПТ и управление численностью копытных в охотхозяйствах, а также образовательные проекты. Образовательные проекты включают разработку и издание образовательных материалов, слайд презентации о леопарде в школах, ежегодный фестиваль «Земля леопарда», проводимый летом на популярном пляже Хасанского района.

С 1998 года общественные организации потратили около 1,5 млн. долларов США на выполнение данных проектов, результаты которых вполне можно назвать успешными. Число леопардов, подсчет которых проводило Общество сохранения диких животных (WCS) совместно с российскими учеными с помощью фото-ловушек на выборочных площадках, возросло с 10 особей (в 2003 г.) до 13 (в 2004 г.) и до 14 (в 2005 г.). Вся популяция дальневосточного леопарда насчитывает около 35 особей.

Редкие виды животных юго-запада Приморского края⁷			
(не включены: морские/речные виды)			
Классы/отряды	Россия	Юго-запад Приморского края	Только юго-запад Приморского края
Кольчатые черви	1	1	1
Насекомые	96	37	28
Земноводные	8	1	1
Пресмыкающиеся	21	4	3
Птицы	125	46	9
Млекопитающие	74	11	6
Всего	325 (100%)	100 (31%)	48 (15%)

4. Воздействие на окружающую среду и риски при строительстве терминала в бухте Перевозная

В этой главе мы обсудим воздействие на окружающую среду и риски при строительстве нефтеналивного терминала на юго-западе Приморского края. Мы сравнили предложенный вариант расположения в бухте Перевозная с различными альтернативными вариантами. Основная часть нашей информации касается морских вопросов, потому что последнее исследование по воздействию на окружающую среду и рискам было сосредоточено на морских аспектах проблемы. Никаких дополнительных исследований по оценке воздействий трубопровода и терминала на ООПТ, наземные виды животных и экосистемы не проводилось.

Международный фонд защиты животных (IFAW, Российское представительство), Фонд «Тигрис» (Голландия), ALERTIS (Голландия), Фонд Дэвида Шеперда (Великобритания) и «АМУР» (Великобритания/Москва).

⁷ На основе данных из «Красной книги Российской Федерации (Животные)», 2001 г.

Основная часть информации, которую мы представляем - это плюсы и минусы различных альтернативных вариантов размещения терминала, основанные на ряде последних научных исследований на русском языке.⁸

Размеры проекта нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» и нефтеналивного терминала остаются неизвестными. По официальным документам, мощность терминала будет составлять 30 миллионов тонн. На втором этапе осуществления проекта, мощность будет увеличена до 50 миллионов тонн в год. Однако, в одной из недавних статей было сообщение о мощности терминала всего 10 миллионов тонн.⁹ В некоторых газетных статьях говорится, что второй этап строительства нефтепровода от



Сковородино до Перевозной будет осуществлен при условии, что объем добычи нефти в Сибири значительно возрастет. Администрация Приморского края поддерживает строительство нефтеперегонного завода рядом с терминалом; хотя, данный завод не входит в официальную часть проекта. Неизвестен точный размер и место размещения нефтеперегонного завода, что на нем будет производиться, если он будет построен.

Неопределенности, связанные с деталями проекта, не отражаются на обсуждении в данной главе недостатков и преимуществ различных альтернативных вариантов месторасположения терминала. Терминал общим объемом 30 млн. тонн – это огромный индустриальный комплекс, в 4 раза больше самого крупного нефтяного терминала в Находке. Терминал в Находке имеет пропускную способность 7,5 млн. тонн и в настоящее время является самым крупным нефтяным терминалом в Приморском крае. Даже терминал с мощностью всего 10 млн. тонн (без нефтеперерабатывающего завода) будет очень крупным промышленным комплексом, включающим большое количество огромных складских резервуаров для нефти, железнодорожную перегрузочную эстакаду и другие объекты. Для экспорта 30 млн. тонн необработанной нефти потребуется 300 танкеро-заходов дедевитом по 100 тысяч тонн.

⁸ Отчеты: Н. Качур, И. Арзамасцев, Б. Преображенский и другие специалисты из ТИГ ДВО РАН, отчет С. Моница из Института защиты моря. Все отчеты написаны в 2005 г. Более подробную информацию смотрите в списке литературы в Приложении I.

⁹ "Chinese President's Visit Yields Concrete Results", Newsbase Wednesday, 13 июля, 2005 г.

«Транснефть» должна построить нефтеналивной терминал в подходящем месте, где риски и воздействие на окружающую среду будут минимальны.

Мы обсудим в этой главе воздействия терминала на экономику и окружающую среду в зависимости от его расположения. Риски и вопросы здоровья – важные аспекты, но они не включены в данный отчет. Дополнительную информацию о разных альтернативных местах расположения терминала можно найти в Приложении IV.

Большая часть недостатков терминала в бухте Перевозной также относятся и к другим возможным расположениям терминала в Амурском заливе. Мы рассматриваем следующие минусы терминала в Перевозной:

- I. Высокая вероятность разливов нефти
- II. Значительный экономический ущерб от нефтяных разливов
- III. Существенное негативное воздействие на окружающую среду
- IV. Другие недостатки
- V. Международные аспекты

4.1 Высокая вероятность разливов нефти

Из-за природных условий Амурский залив является очень опасным выбором для строительства терминала. Это большой открытый залив. Из-за мелководья терминал придется строить, по меньшей мере, в 2 км от берега, где терминал и танкера будут подвергаться частым штормам, высоким волнам и потокам плавучего льда. Кроме этого, в Амурском заливе очень много островов и мелководных мест, которые сложны для прохождения танкеров,двигающихся по направлению к терминалу и от него. Все эти неблагоприятные условия и частые туманы увеличивают вероятность аварий, результатом которых могут стать большие разливы нефти.

В первоначальных планах Находка рассматривалась как место расположения терминала. По результатам недавнего исследования, проведенного Сергеем Монинцом из Института защиты моря, риск аварий с разливами нефти возрастает в 17 раз, если терминал будет построен в Перевозной, а не рядом с Находкой или любым другим из предложенных мест.

Согласно данным «Транснефти», танкера, которые будут подходить к терминалу, в среднем будут водоизмещением 150 тыс. тонн.¹⁰ Монинец подсчитал, что большой разлив нефти от 35000 до 75000 тонн будет случаться в среднем один раз в 20 лет, если танкера будут дедеветом 150 тыс. тонн и при условии, что 50 млн. тонн будет ежегодно отгружаться на терминале в Перевозной.¹¹ Если терминал построят в Перевозной, то вполне вероятно, что все местные жители (за исключением пожилых людей) смогут наблюдать последствия крупной экологической катастрофы в Амурском заливе.

Оценка рисков, проведенная Монинцом, основана на международных статистических данных ИТОРФ (Международная федерация владельцев танкеров по ответственности за загрязнение окружающей среды) различных случаев аварий нефтяных танкеров, таких как посадка на мель, столкновение с другим судном, пожары или взрывы. Затем Монинец установил, как различные факторы риска увеличиваются или понижаются,

¹⁰ По данным «Транснефти», потребуется 536 танкеров, когда система достигнет максимальной мощности 80 млн. тонн в год. Соответственно объем танкера: $80000000 / 536 = 149254$ тонн.
(См. Приложение IV A, показатель 2)

¹¹ Для сравнения: в 1989 г. при аварии танкера *Exxon Valdez* на Аляске в море вылилось 40000 тонн нефти

учитывая местные условия на альтернативных местах размещения терминала, а также маршруты, по которым будут идти танкера к этим местам.

Но не только ученые считают Перевозную неприемлемым вариантом для строительства нефтеналивного терминала. Александр Кириличев, председатель Приморского морского пароходства (ПМП), крупнейшей в крае и третьей по величине судоходной компании России, имеющей в составе флота танкера, заявил: «Находка, Ванино, залив Владимира, мыс Голый в бухте Безымянная и некоторые другие места на карте подходят намного лучше из-за глубин и доступности судам. Перевозная будет создавать проблемы навигации танкеров дедвейтом от 100 тыс. до 300 тыс. тонн»¹²

По данным проф. Б. Преображенского, в месте расположения терминала в бухте Перевозной сильные ветра (5 и более баллов по шкале Бофорта) отмечаются в среднем 137 дней в году.¹³ Согласно данным «Транснефти», танкера, которые будут подходить к терминалу, в среднем будут водоизмещением 150 тыс. тонн.¹⁴ Монинец подсчитал, что большой разлив нефти от 35000 до 75000 тонн будет случаться в среднем один раз в 20 лет, если танкера будут дедвейтом 150 тыс. тонн и при условии, что 50 млн. тонн будет ежегодно отгружаться на терминале в Перевозной.¹⁵ Если терминал построят в Перевозной, то вполне вероятно, что все местные жители (за исключением пожилых людей) смогут наблюдать последствия крупной экологической катастрофы в Амурском заливе. По данным, собранным группой ученых Института защиты моря, Тихоокеанского института географии Российской академии наук (Дальневосточное отделение), WWF России и Фонда «Феникс», в бухте Перевозной волны достигают 3-метровой высоты в среднем 20 дней в году, тогда как в других подходящих для терминала местах в Приморском крае волны не достигают такой высоты. В соответствии с этими данными, Амурский залив покрыт льдом 65 дней в году, а в альтернативных местах зимой есть только узкая ледовая полоса вдоль берега. Обзор данных по альтернативным местам для терминала представлен в Приложении IV.

4.2 Значительный экономический ущерб от нефтяных разливов в Амурском заливе.

Разливы нефти оказывают негативное воздействие в виде ущерба и расходов. Основные негативные воздействия:

1. Ущерб окружающей среде
2. Ущерб экономике в результате воздействия на природные ресурсы
3. Расходы на очистные работы

Вероятный ущерб и расходы на очистные работы будут намного выше, если из всех альтернативных вариантов в Приморском крае будет выбрана бухта Перевозная. Здесь мы обсудим ущерб экономике и затраты на очистку от загрязняющих веществ. Ущерб экологии рассматривается в следующем разделе.

Факторы, увеличивающие экономический ущерб от разливов нефти в Амурском заливе:

1. В Амурском заливе находятся основные предприятия Приморского края по развитию марикультуры.
2. По меньшей мере, один рыбоперерабатывающий завод находится к северу от проектируемого места расположения терминала в Перевозной. На заводе разводят

¹² Bloomberg, 23 августа 2005 г.

¹³ Б. Преображенский, 2005 г.

¹⁴ По данным «Транснефти», потребуется 536 танкеров, когда система достигнет максимальной мощности 80 млн. тонн в год. Соответственно объем танкера: $80000000 / 536 = 149254$ тонн.

(См. Приложение IV А, показатель 2)

¹⁵ Для сравнения: в 1989 г. при аварии танкера *Exxon Valdez* на Аляске в море вылилось 40000 тонн нефти

мальков лосося, которых потом выпускают в местные реки для увеличения популяции лосося, который нерестится в этих местах.

3. Амурский залив богат рыбой – важным экономическим ресурсом для местных сообществ.
4. В залив заходит на нерест целый ряд рыб, включая сельдь, представляющих большую ценность для российского и японского промыслового флота.
5. Вода в Амурском заливе намного теплее, чем где-либо еще в Приморском крае. Самые популярные в крае песчаные пляжи и туристические базы отдыха, которые ежегодно посещают десятки тысяч российских и иностранных туристов, расположены на побережье Амурского залива. Именно эти пляжи и места отдыха находятся на прибрежной зоне, которая больше всего пострадает от возможных разливов нефти в заливе.

Нефтяное пятно в Амурском заливе распространится на огромные расстояния и загрязнит больше прибрежной зоны, чем в случае подобного разлива нефти рядом с другим альтернативным размещением терминала. Монинец подсчитал всю протяженность береговой линии, которая подвергнется загрязнению при разливе нефти, используя схемы, составленные на информации о местных течениях и ветрах. По его данным, разлив нефти рядом с терминалом в Амурском заливе загрязнит береговую линию протяженностью 644 км, в то время как подобный разлив нефти загрязнит всего 139 км прибрежной полосы, если он произойдет рядом с терминалом, расположенным около Находки. Нефтяные разливы около Находки либо будут оставаться в пределах небольшого залива, где нефтяное пятно можно будет легко локализовать, либо нефтяное пятно переместится прямо в открытое море, где, скорее всего, рассеется.¹⁶

Воздействие разливов нефти в открытом море можно минимизировать, по крайней мере, с помощью инфраструктуры по ликвидации аварийных разливов нефти, имеющейся в Находке. Россия, Япония, Китай и Южная Корея подписали соглашения о совместной помощи в случае больших разливов нефти в результате аварий с танкерами. Разлив нефти в заливе Находка можно будет ликвидировать с помощью имеющихся в городе средств и ресурсов для ликвидации разливов. Если нефть выйдет в открытое море рядом с Находкой, специальные баржи для очистки от нефтяных загрязнений с комплектом боновых заграждений с Сахалина, Японии, Китая и Южной Кореи, вероятно, смогут вовремя добраться до места аварии, чтобы оказать помощь в операциях по ликвидации разлива нефти до того, как нефть достигнет берега. В случае же разлива нефти в Амурском заливе, нефтяное пятно достигнет побережья через 20 часов независимо от направления ветра и течений, делая невозможным своевременную помощь в Амурском заливе с Сахалина и соседних стран.¹⁷ Важно отметить, что ни одна операция по ликвидации разлива нефти не смогла собрать больше 20% разлитой нефти. Все разливы нефти оказывают негативное воздействие на окружающую среду. Исходя из этого, крайне важно выбрать такое место расположения терминала, которое обеспечит максимум возможных мер по предотвращению нефтяных загрязнений. Важно также и то, что расположение терминала в Находке позволило бы российским организациям, ответственным за предотвращение и ликвидацию разливов нефти, сосредоточить все средства и ресурсы в Находке, улучшая возможности данной инфраструктуры, увеличивая ее ресурсы и организуя тренинги на одной территории для предотвращения нефтяных разлив и быстрого реагирования.

С юридической точки зрения, компания «Транснефть» ответственна только за разливы нефти, которые произойдут в непосредственной близости к терминалу (на территории

¹⁶ С. Монинец, 2005 г.

¹⁷ С. Монинец, 2005 г.

площадью меньше 4 км²).¹⁸ Однако, большие разливы нефти обычно не случаются на самом терминале, а чаще происходят на подходе к терминалу или от него.¹⁹

Объем расходов на очистные работы зависит не только от протяженности загрязненной прибрежной полосы, но также и от типа побережья, которое загрязнено. В этом случае побережье Амурского залива – самое неблагоприятное. Прибрежная зона Амурского залива более уязвима, так как очень низка степень естественной очистки, сбор нефти – очень трудная и дорогая работа, особенно на заболоченных землях, открытых песчанно-галечных пляжах и т.д.²⁰

Разлив нефти в 1989 г. танкером «Эксон Валдис» (*Exxon Valdez*) на Аляске, (когда вылилось 40 тыс. тонн нефти), приведший к экологической катастрофе, от которой прибрежные зоны Аляски и морские экосистемы еще полностью не оправились, показал важность системы ликвидации аварийных разливов нефти. К сожалению, такая система была создана на Аляске только после аварии с танкером «Эксон Валдис». Международная система профилактики аварийных разливов и ликвидации должна включать четкую, единую сеть передачи информации; план реагирования на разливы нефти; центры реагирования с самым лучшим снаряжением и оборудованием; хороший доступ к дорогам, ведущим к побережьям в зоне риска. Такой инфраструктуры нет около бухты Перевозной в Амурском заливе. А в Находке, наоборот, уже есть структура по предотвращению и ликвидации нефтяных разливов, которая могла бы получить прибыль от дополнительных капиталовложений со стороны «Транснефти».

4.3 Существенное негативное воздействие на окружающую среду

Теперь мы рассмотрим негативное воздействие на особо охраняемые природные территории (ООПТ), редкие и исчезающие виды дикой природы и экосистемы. Негативные влияния трубопровода и терминала на окружающую среду можно разделить на:

1. воздействие от строительства и эксплуатации инфраструктуры.
2. воздействие от аварий, повлекших за собой разливы нефти.

Воздействие на окружающую среду касается как суши, так и моря.

Технические стандарты и воздействие на окружающую среду

Путем соблюдения современных правил техники эксплуатации можно понизить риски и воздействие на окружающую среду. Как и следовало ожидать, существует определенная закономерность между экологической безопасностью и расходами на строительство. Самые безопасные технические средства часто оказываются самыми дорогими. «Транснефть» заявляет, что ее нефтепроводы отвечают самым высоким международным стандартам безопасности; хотя, нефтепровод «Восточная Сибирь – Тихий океан» будет, по заявленной стоимости на сегодняшний день, в 4-5 раз дешевле за километр, чем Транс-Аляскинская трубопроводная система (TAPS), которая была построена в 1977 г. с помощью самых лучших технологий.²¹ С небывало высокими ценами на сталь в настоящее время, нефтепровод «Восточная Сибирь – Тихий океан» не может соответствовать самым лучшим правилам техники эксплуатации, учитывая заявленный бюджет проекта. Аляскинский трубопровод, например, был протянут над землей; это существенно увеличило расходы на строительство, но также в значительной мере сократило риски изломов трубопровода в случае землетрясений. К

¹⁸ См. И. Арзамасцев, 2005 г.

¹⁹ С. Монинец, 2005 г.

²⁰ С. Монинец, 2005 г.

²¹ Евгений Шварц, ВВФ России, 2005 г. (см. www.wwf.ru/pub/EShvarts_Paris_2005_mod_01.ppt)

сожалению, нефтепроводная система «Восточная Сибирь – Тихий океан», будет почти полностью проходить под землей, даже в самой сейсмически активной зоне, проходящей вдоль трассы, где землетрясения бывают до 9,5 баллов по шкале Рихтера.

Воздействия от эксплуатации

Даже если все самые лучшие правила техники эксплуатации будут соблюдены и если не произойдет ни одной серьезной аварии, строительство и повседневная эксплуатация нефтепровода, терминала и другой инфраструктуры будут оказывать существенное негативное воздействие на окружающую среду.

Воздействия от строительства и повседневной эксплуатации на окружающую среду:

1. Строительство трубопровода создаст существенные беспокойства, в том числе от разведывательных и шумных буровых работ для сбора образцов почв на месте терминала и вдоль маршрута трубопровода. Рубка деревьев вдоль трассы также создаст значительные беспокойства.
2. Высококвалифицированные работники, необходимые для строительства и эксплуатации нефтяных объектов, отсутствуют на юго-западе Приморского края. Строительство и эксплуатация объектов приведет к притоку тысяч рабочих, которым нужно будет жилье. Люди, работающие на этих объектах, также захотят пользоваться природными ресурсами, которые их будут окружать, начнут охотиться, а увеличение населения этого района приведет к росту случаев браконьерства.
3. Строительные бригады очистят от растительности широкую полосу вдоль трассы нефтепровода. В результате, трубопровод увеличит степень фрагментации ареала обитания на этой территории. Хотя нефтепровод не будет являться физическим препятствием для большинства животных, некоторые из них, такие как тигры, леопарды и некоторые виды бабочек, не решатся пересекать открытую местность.
4. На терминале, при транспортировке нефти по железной дороге и эксплуатации нефтепровода будут происходить выделения и выбросы загрязняющих веществ в воздух, воду и на почву. Существенные испарения нефти будут происходить при перегрузке нефти в приемные емкости нефти из железнодорожных составов и при отгрузке нефти на танкера.

Строительство и повседневная эксплуатация нефтепровода и инфраструктуры на терминале будут оказывать существенное негативное воздействие на окружающую среду даже при условии соблюдения самых лучших правил техники эксплуатации. К сожалению, нельзя исключить большие аварии с огромными разливами нефти даже при условии соблюдения самых жестких требований техники безопасности.

Увеличение угроз в зависимости от выбранного маршрута

Стандарты экологической безопасности касаются не только технических аспектов строительства нефтепровода и терминала. Для того чтобы сократить до минимума риски и негативные воздействия, маршрут трубопровода по возможности не должен затрагивать ООПТ, территории с богатым биоразнообразием и места обитания редких видов. Этот фактор играет важную роль при экологической экспертизе проектов по созданию больших инфраструктур, которую проводят национальные банки, такие как Японский Банк Международного Сотрудничества (JBIC), Европейский Банк Реконструкции и Развития (EBRD) и коммерческие банки, подписавшие "Экваториальные принципы" (Equator Principles).²² К сожалению, нефтепровод

²² Экваториальные принципы – это правила, основанные на нормативах по экологии, социологии, здравоохранению и безопасности, разработанные Всемирным банком и принятые многими крупными коммерческими банками. Одно из правил требует, чтобы проект, как минимум, соответствовал международным экологическим и социальным стандартам. Более подробную информацию см.: www.equator-principles.com

«Восточная Сибирь – Тихий океан» и предлагаемое место расположения терминала не соответствуют установленным международным стандартам.

Если терминал будет построен в бухте Перевозная, нефтепровод и нефтяная инфраструктура будут угрожать трем особо охраняемым природным территориям на юго-западе Приморского края. Предлагаемый маршрут нефтепровода должен будет пройти прямо через заказник федерального значения «Барсовый», и вдоль границы заповедника «Кедровая падь». Заповедник «Кедровая падь» особенно уязвим, потому что он относительно маленький (по крайней мере, по российским стандартам) и не имеет буферной зоны. Если нефтепровод будет протянут в любую альтернативную точку около Находки, то он не будет проходить рядом ни с одной особо охраняемой территорией.



Не тронутое деятельностью человека побережье бухты Перевозная в Амурском заливе
(© WWF Россия / Дмитрий Кучма)

FAR EAST ECOREGION. SOUTHERN PART



Распространение дальневосточного леопарда и особо охраняемые территории на юго-западе Приморского края

Россия

Китай

Владивосток

0 | КМ | 20 |

● След леопарда
(4 подсчета, проведенных в 1997-2003 г г.)

— Нефтепровод

■ Заповедник «Кедровая»

■ Заказник

■ Дальневосточный морской

■ Хасанский природный парк

Дальневосточный леопард

Дальневосточный леопард – это самое удивительное и наиболее широко известное животное, существованию которого угрожает строительство терминала в бухте Перевозной в Амурском заливе. Возможно, это самая редкая кошка в мире, чья популяция насчитывает около 35 особей.²³



В 1960-е и 1970-е годы значительное количество особей дальневосточного леопарда можно было встретить на северо-востоке Китая, на Корейском полуострове и в южной части Приморского края. В результате сокращения площади леса учащения случаев браконьерства популяция дальневосточного леопарда в настоящее время обитает лишь на небольшом участке юго-запада Приморья, вдоль границ с Китаем и Кореей.

Нефтепровод будет проходить непосредственно через заказник «Барсовый», который является местом обитания дальневосточного леопарда. Заповедник «Кедровая падь», наиболее подходящее место для обитания леопарда, подвергнется воздействию со стороны нефтепровода, трасса которого пройдет всего в нескольких сотнях метров вдоль границы заповедника.

Комплекс терминала, железнодорожная перегрузочная эстакада и резервуары-хранилища нефти будут также построены в непосредственной близости к заповеднику, буквально в нескольких десятках метров.

Сохранившаяся популяция дальневосточного леопарда – очень маленькая и изолированная, и поэтому крайне уязвимая. Популяции леопарда и так уже приходится справляться с антропогенным воздействием и негативными переменами в землепользовании. Поэтому даже незначительное дополнительное влияние на популяцию может привести к ее исчезновению. Влияние и угрозы для популяции леопарда на сегодняшний день:

1. Незаконная охота на леопардов и животных, представляющих их кормовую базу, является самой серьезной угрозой. В 2002 г. и в первой половине 2003г. в Приморском крае сотрудниками различных природоохранных организаций было конфисковано 6 шкур дальневосточного леопарда.²⁴ В январе 2004 г. в лесу было найдено 2 мертвых леопарда, убитых браконьерами. Еще две шкуры были конфискованы в Китае недалеко от российской границы в 2002 и 2005 годах.²⁵ Возможно, не более 10-13 самок репродуктивного возраста входят в популяцию леопарда. Модели угроз для популяции леопарда, разработанные вместе с учеными WCS, наводят на мысль, что удаление хотя бы нескольких взрослых самок из популяции сильно повысит вероятность ее исчезновения.²⁶ Русские люди традиционно любят часто ходить в лес не только за грибами, ягодами, орехами, но и

²³ См. результаты подсчетов популяции леопарда в списке литературы в Приложении I.

²⁴ Фонд «Тигрис», Последние данные по сохранению дальневосточного леопарда, август 2004 г. (см. www.tigrisfoundation.nl)

²⁵ Данные 2002 года. Фонд «Тигрис», Последние данные по сохранению дальневосточного леопарда, январь 2003 г. (размещен на сайте www.tigrisfoundation.nl). Данные 2005 г. Из неопубликованной информации, предоставленной Обществом сохранения диких животных -Китай, (WCS China).

²⁶ G. Chapron et al., неопубл.

добывать мясо и пушнину. Приток новых рабочих, связанный со строительством терминала в Перевозной, безусловно, увеличит число охотников и браконьеров. Модели угроз также наводят на мысль о том, что появление всего лишь 2-3 новых браконьеров (возможно, связанное с притоком людей на работу на терминале) подтолкнет популяцию леопарда к вымиранию.



Один из 30 дальневосточных леопардов, живущих в настоящее время в диких условиях. Фотография была сделана скрытой камерой. Вторая такая камера видна на дереве позади леопарда (фото любезно предоставлены WCS и ISUNR).

препятствуют восстановлению лесов, а, в конечном счете, приводят к уничтожению взрослых деревьев, превращая богатые и разнообразные смешанные хвойно-лиственные леса в открытые участки земли, покрытые травой и полностью непригодные для обитания леопарда. Большинство пожаров возникает по вине человека. Из этого следует, что приток рабочих на терминал в Перевозной, скорее всего, повысит число пожаров на прилегающих территориях, что в свою очередь приведет к быстрому превращению лесов в территории, непригодные для обитания леопарда.

3. Пятнадцать лет назад на юго-западе Приморского края существовало много оленеводческих ферм. На таких фермах разводили пятнистого оленя для получения пантов, являющихся ценным составным элементом лекарственных средств в китайской медицине. Многие фермы содержали по несколько тысяч голов. К сожалению, оленефермы одна за другой стали закрываться. В результате, леопард потерял важный источник пищи. Во время подсчетов численности леопардов по следам, оставленным на снегу, очень часто следы леопарда находят рядом с оленефермами, которые до сих пор функционируют. Но после того, как оленеферма прекращает свое существование возле нее нет или очень мало следов.

Без дополнительных исследований невозможно предсказать степень влияния трубопровода и нефтеналивного терминала на судьбу леопарда. Однако, нет сомнений в том, что терминал на юго-западе Приморского края повысит уровень уже

2. Другой угрозой является постепенное сокращение лесного ареала в результате большого количества пожаров, возникающих по вине человека на юго-западе Приморского края.²⁷ Большая часть пожаров возникает из-за того, что жители поджигают траву, стимулируя, таким образом, по их мнению, рост папоротника-орляка, который является популярным продуктом

питания для жителей Китая и России.²⁸ После распада Советского Союза борьба с пожарами на местном уровне стала проводиться неэффективно. Обширные выгорания участков земли

²⁷ "Пожары и их влияние на популяцию дальневосточного леопарда на юго-западе Приморского края", Д.Г. Микелл, А.А. Мурзин, М. Хётте, 2004 г. (см. www.tigrisfoundation.nl)

²⁸ "Социологический опрос в ареале обитания леопарда", Фонд «Тигрис», 2004 г. (см. www.tigrisfoundation.nl)

существующего негативного антропогенного воздействия на популяцию леопарда и может привести к ее исчезновению.

Воздействие на окружающую среду: выводы

Мы пришли к выводу, что терминал на юго-западе Приморского края окажет существенное негативное воздействие на окружающую среду. Трудно определить точную степень воздействия на местные ООПТ, редкие и исчезающие виды дикой природы, а также на сухопутные и морские экосистемы. С экологической точки зрения, расположение терминала около Находки предпочтительнее; трубопровод, протянутый к одному из этих альтернативных мест, не будет представлять серьезной угрозы для ООПТ и ареалов обитания редких видов животных и растений.

4.4 Другие недостатки

На данный момент бухта Перевозная – это нетронутое морское побережье. Если терминал будет построен в Перевозной, то необходимая инфраструктура будет строиться с нуля. Очевидно, что разумнее было бы использовать уже существующую инфраструктуру в Находке.

Например, в Амурском заливе в настоящее время нет инфраструктуры по реагированию и ликвидации аварийных разливов нефти. Если бы терминал был построен около Находки, система средств и ресурсов по ликвидации нефтяных загрязнений получила бы дополнительное инвестирование, а риски аварийных разливов нефти при прохождении танкеров сократились бы.

Для строительства и эксплуатации нефтяной инфраструктуры необходимы высококвалифицированные работники. Такой рабочей силы в настоящее время нет на юго-западе Приморского края. Будет очень сложно найти квалифицированных работников, которые захотят переехать на юго-запад Приморского края, особенно из-за того, что рабочие привыкли жить в городах. Набор рабочих за пределами края повлечет дополнительные затраты на заработную плату, увеличив стоимость проекта в целом.

Терминал в Перевозной будет конкурировать с существующими терминалами в Находке, если первый будет оперировать теми же типами нефтепродуктов, которые в настоящее время поставляются для танкеров в Находке. Такая конкуренция может иметь серьезные негативные последствия для экономики Находки.

Большая часть земли вокруг места расположения терминала – это мягкий и неустойчивый грунт, который не пригоден для строительства крупных сооружений, таких как большие резервуарные хранилища.²⁹ На некоторых альтернативных вариантах размещения терминала строительство таких сооружений может проходить безопасно на пластах горных пород.

Амурский залив в бухте Перевозной – мелководный, в результате чего терминал придется строить, по крайней мере, в 2 километрах от берега. Даже на таком расстоянии от берега необходимо будет проводить дноуглубительные работы для того, чтобы танкера дедвейтом 300 тыс. тонн могли подойти к пирсу. Согласно одному исследованию, с морского дна придется убрать 200 тыс. тонн грунта для того, чтобы добиться достаточной глубины для терминала.³⁰ Дноуглубительные работы нужно будет проводить постоянно для обеспечения доступности к терминалу. Эти работы значительно повысят стоимость строительства и эксплуатации терминала в бухте Перевозная.

²⁹ Б. Преображенский, 2005 г.

³⁰ Б. Преображенский, 2005 г.

Ледовая обстановка в Амурском заливе в зимний период такова, что танкера с двойным корпусом грузоподъемностью 300 тыс. тонн не смогут подойти к Перевозной в январе, феврале и марте (если только они не будут с укрепленным корпусом). В других местах возможного размещения терминала танкера этого класса смогут подходить круглый год.

«Транснефть» утверждает, что нефтепровод до Находки будет приблизительно на 50 километров длиннее, чем до Перевозной. Соответственно, стоимость проекта возрастет в случае изменения конечной точки нефтепровода. Учитывая все вышеупомянутые экономические минусы, общую протяженность нефтепровода и экологические выгоды, стоимость 50 дополнительных километров не может перевесить преимущества переноса терминала из Амурского залива. Три российских министра (министр природных ресурсов, министр транспорта и министр экономического развития и торговли) также высказались против плана строительства терминала в бухте Перевозной. Они заявили, что Находка – самое подходящее место для размещения терминала, так как это развитая промышленная зона.

4.5 Международные аспекты

Разливы нефти в Амурском заливе могут достичь вод и берегов Северной Кореи и привести к политическому конфликту с этой непредсказуемой страной.

Северо-восточная часть Китая полностью окружена сушей; она отрезана от моря Россией и Северной Кореей. Китай мечтает создать международный порт на территории границ трех государств в устье реки Туманной. Однако, Россия выступила против такой идеи (проект Туманган), ссылаясь на негативные воздействия такого порта на окружающую среду. Этот основной аргумент потеряет свою убедительность, если Россия построит большой нефтеналивной терминал в Амурском заливе, недалеко от устья реки Туманной.

Международный порт на реке Туманной будет стимулировать экономическое развитие Китая, что многими российскими политиками воспринимается как угроза. Развитый порт на реке Туманной будет оказывать негативное влияние на порт и транспортировку в Приморском крае. Сухопутный и железнодорожный транспорт, проходящий в настоящее время из Сибири через Хабаровск в порты Приморского края, будет проходить кратчайшим путем через Китай, если станет возможно отправлять товары из международного порта на реке Туманной.

5. Юридические аспекты и вопросы демократии

Российские законы требуют проведения государственной экологической экспертизы проектов крупных инфраструктур. Предполагается, что в результате экологической экспертизы должен быть выбран наилучший вариант выполнения проекта. Бухта Перевозная не является приемлемым местом расположения терминала. До сих пор процесс прохождения государственной экологической экспертизы сопровождается рядом нарушений российского законодательства и гражданских прав.

Нарушения гражданских прав и российского законодательства:

- Необходимые материалы по проекту, включая информацию по возможным альтернативным вариантам размещения нефтеналивного терминала, не были предоставлены общественности. «Транснефть» заявила, что предлагаемое место размещения терминала было выбрано после сравнения со многими возможными вариантами, но до сих пор еще не был предоставлен документ, объясняющий,

почему была выбрана именно бухта Перевозная в Амурском заливе как самое лучшее место для размещения терминала.

- Не был предоставлен документ по оценке воздействия нефтепровода и терминала на юго-западе Приморского края на популяцию дальневосточного леопарда; на уникальные морские и сухопутные экосистемы данной территории; на развитие марикультуры, рыбного промысла и туризма данного региона.
- Около 200 жителей присутствовало на общественных слушаниях во Владивостоке в 2004 году, и 20 специалистов (включая директоров заповедников, ученых и экологов) выступили с пятиминутными презентациями по альтернативным местам размещения терминала. Хотя аргументы выступающих различались, вывод каждой презентации был один: нельзя строить терминал в Амурском заливе. К сожалению, «Транснефть» и российские власти решили проигнорировать мнение общественности.
- «Транснефть» распространила свой обзор данных по альтернативным вариантам размещения терминала, которые отличаются от данных, полученных специалистами из Российской академии наук Института защиты моря (см. Приложение IV). В результате недостоверных данных выходит, что бухта Перевозная – это самый лучший вариант для размещения терминала. Представителям «Транснефти» разрешили встретиться с депутатами на заседании Приморской Думы по вопросу нефтепровода и предоставить документ с этими данными. Экологам и ученым, выступающим против варианта в Перевозной, не дали возможность присутствовать на данном заседании. «Транснефть» предоставила те же данные для проведения государственной экологической экспертизы, которая выдала положительное заключение. Согласно мнению Монинца и Преображенского, многие данные по альтернативным вариантам, предоставленные «Транснефтью», не соответствуют действительности. Не внушающие доверия неточные данные касаются основных индикаторов для определения пригодности места для размещения терминала, такие как: глубина вод, количество дней в году с сильным ветром, количество дней с высокими волнами и ледовые условия в зимний период.



Незаконная подготовка к строительству терминала в бухте Перевозная (фото любезно предоставлено Фондом «Феникс»)

Международной Конвенции об Охране Культурного и Природного наследия.

- «Транснефть» или ее субподрядчики нарушили федеральный закон «Об экологической экспертизе», начав подготовительные операции вдоль трассы рядом с озером Байкал без разрешения органов госконтроля. Строительные работы на месте расположения терминала также являются незаконными. Первоначальные требования со стороны местных властей о прекращении деятельности были проигнорированы.
- Строительство нефтепровода по территории объекта Всемирного природного наследия, каковым озеро Байкал является с 1996 г., – это нарушение

Российские общественные организации имеют право провести общественные экспертизы. Результаты этих общественных экспертиз должны учитываться при подготовке государственной экспертизы. Единственная «независимая» общественная

экспертиза проекта нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» была проведена НКО «Общественная экология». Любопытно, что «Общественная экология» зарегистрирована на той же улице, что и «Транснефть»; их офисы находятся лишь в нескольких кварталах друг от друга. Во время встречи с Гринпис, ВВФ и другими НКО вице-президент компании «Транснефть» Владимир Калинин случайно сказал «наша общественная экспертиза», ссылаясь на работу, проведенную «Общественной экологией». У Гринпис есть запись этой оговорки на кассете. Общественная экспертиза, проведенная «Общественной экологией» дала положительное заключение.

13 мая 2005 года Хабаровский суд принял решение рассмотреть заявления от граждан и местных НКО, включая Дальневосточную межрегиональную экологическую общественную организацию "Экодаль", о выявленных нарушениях при проведении экологической экспертизы проекта трубопровода. **1 июля 2005 г. Хабаровский суд признал положительное заключение государственной экологической экспертизы проекта не действительным в результате выявленных серьезных нарушений российского законодательства.** Вследствие такого решения распоряжение премьер-министра Фрадкова от 31 декабря 2004г. о строительстве нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» от Тайшета до Перевозной теряет свое юридическое основание. «Транснефть» и Ростехнадзор (государственный орган, ответственный за экологическую экспертизу проекта) подали кассационную жалобу.

В августе 2005 года прошел второй раунд общественных слушаний (всего 17) по всему маршруту трубопровода. По сообщениям местных экологических НКО в ходе данных слушаний была отмечена новая серия нарушений российского законодательства, а именно:

1. Большинство участников общественных слушаний во Владивостоке выступили против плана строительства терминала в Перевозной. В Хасанском районе, где «Транснефть» хочет построить терминал, ни один участник не выступил в поддержку этого плана. Однако в протоколе слушаний не был отмечен факт о наличии предмета разногласий. Вместо этого, в протоколе говорится, что участники слушаний одобрили проект. Большинство участников слушаний подписали заявление, выразив свое несогласие с выбором места строительства терминала в Перевозной, который был включен в виде одного из приложений к протоколу слушаний на 108 страницах.
2. В конце слушаний во Владивостоке и Хасанском районе председатель собрания зачитал текст протокола, который должен был подвести итоги слушаний. Большинство участников слушаний не согласились с текстом, попросили зачитать альтернативный вариант протокола и предложили вынести два варианта текста на голосование. Председатели слушаний во Владивостоке и Хасанском районе отказались от данного предложения. Однако, на слушаниях, где большинство участников были не против проекта и предложенного варианта протокола (например, в Иркутске), предложенный протокол был вынесен на голосование.
3. Жителям Владивостока и других городов, где проходили слушания, была предоставлена возможность высказать свое мнение о проекте письменно в журнале, находящемся в общественной приемной. Большая часть записей в журнале во Владивостоке была сделана против плана строительства терминала в Перевозной. Однако, за несколько дней до закрытия общественной приемной, сотрудники Фонда «Феникс» сообщили, что журнал был заменен на новый. Этот новый журнал содержит в основном записи в поддержку строительства терминала в Перевозной. Нигде не указано в новом журнале, что он является продолжением первого журнала. Сотрудники Фонда «Феникс» попросили показать первый журнал, но получили отказ.
4. Общественности не разрешали делать копии материалов проекта, с которыми можно было ознакомиться во время работы общественной приемной во Владивостоке до и после общественных слушаний. Сотрудникам Фонда «Феникс» не

разрешили переписать имена граждан, оставивших свои записи в журналах (см. предыдущий пункт).

Фонд «Феникс» направил письма в органы, отвечающие за проведение государственной экологической экспертизы: в Ростехнадзор, Росприроднадзор и Министерство природных ресурсов России и планирует возбудить судебные разбирательства по вышеперечисленным нарушениям.

Президент России Владимир Путин высказал критику в сторону российских общественных организаций за создание препятствий для проектов, очень важных для экономического развития России.³¹ Он обвинил российские общественные организации (НКО) в получении финансовой поддержки от «конкурентов», приводя в пример проект строительства нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан».



Участники протеста встречают делегацию японских бизнесменов и приморских чиновников (фото любезно предоставлено Фондом «Феникс»)

Критика Президента Путина необоснованна. Российские экологические общественные организации и ученые требуют изменить маршрут нефтепровода и место расположения терминала, а не требуют полной отмены проекта. Экологи и ученые выступают против предложенного места размещения терминала, потому что это наихудший вариант с экологической, экономической и социальной точек зрения. Деятельность НКО и ученых с целью добиться строительства терминала в более приемлемом месте – в интересах России.

Один аргумент в пользу Перевозной – это то, что на

данном этапе предпроектных подготовительных работ переключение на другое место размещения терминала может привести к существенным задержкам в осуществлении проекта. Однако, организации и ученые сразу говорили о его недостатках, когда этот план только стал известен. Отсрочки в выполнении проекта можно было бы избежать, если бы «Транснефть» и соответствующие органы, ответственные за проведение государственной экспертизы, следовали закону и приняли во внимание негативное воздействие терминала в Перевозной на экономику и окружающую среду. Общественные организации и ученых нельзя винить за возможные задержки в осуществлении проекта, так как на самом деле это результат действий «Транснефти» и государственных органов.

Обвинение в том, что конкуренты заплатили ученым и общественным организациям, чтобы они выступали против предложенного варианта размещения терминала, беспочвенно. Единственные, кто может получить выгоду от выбора другого места под терминал, – это владельцы терминалов в Находке. Владельцы терминалов в Находке

³¹ "Президент России обвиняет экологов в сдерживании развития экономики", AFP, Москва, 20 июля "Экологи нервничают по поводу высказанной президентом критики" автор О. Яблокова и Г. Уолтерс (G. Walters), Moscow Times, 22 июля 2005 г.

ни в какой форме не высказали поддержку тем, кто считает, что Перевозная – неподходящее место для терминала.

6. Выводы и рекомендации

Большинство экологов и ученых, включая авторов данного отчета, категорически против предложенного маршрута нефтепровода и места расположения терминала. Мы требуем изменения маршрута и места размещения терминала – *не* отмены всего проекта. Спорный вопрос по поводу терминала – это *не* конфликт между экологическими и экономическими интересами. На самом деле, другие варианты размещения терминала, в том числе несколько мест рядом с Находкой, намного лучше не только с экологической, но также с социальной и экономической точек зрения.

Анализ показывает, что предложенный вариант размещения терминала в б. Перевозная в Амурском заливе – это наихудший вариант. Сильные ветра и туманы – обычное явление в большом, открытом и мелководном Амурском заливе. Из-за недостаточной глубины залива, терминал придется строить, по меньшей мере, в двух километрах от берега, где танкера будут подвергаться ударам высоких волн и частым штормам. Танкера нужно будет проводить к терминалу через полосу мелких островов.

Учитывая все вышеперечисленные неблагоприятные условия, риски случайных разливов нефти в результате аварий возрастают в 17 раз в Амурском заливе по сравнению с другими предложенными вариантами размещения терминала возле Находки или в другом возможном месте на юге Приморского Края. Ученые подсчитали, что большой разлив нефти от 35 тыс. до 75 тыс. тонн будет случаться в среднем каждые 20 лет, если будет выбрана бухта Перевозная. Вполне вероятно, что большая часть местных жителей сможет наблюдать последствия крупной экологической катастрофы в Амурском заливе.

Кроме этого, разлив нефти в Амурском заливе причинит намного больше ущерба, чем в других местах. Условия в Амурском заливе затрудняют локализацию возможных разливов нефти, и нефтяные пятна будут, скорее всего, распространяться на огромные территории и загрязнять длинные полосы морского побережья.

Бухта Перевозная расположена на юго-западе Приморского края, одном из самых богатых в плане биологического разнообразия регионов России. Пятнадцать процентов редких и исчезающих видов, занесенных в Красную книгу России, обитают только в этой части страны. Один из редких видов животных, который встречается только на юго-западе Приморья, – дальневосточный леопард. Возможно, это самая редкая кошка в мире, чья популяция насчитывает около 30 особей. Нефтепровод будет проходить через заказник, а проектируемое место под терминал будет находиться очень близко к границе биосферного заповедника «Кедровая падь», места обитания дальневосточного леопарда. Владивосток, самый крупный город края, находится напротив места расположения терминала. Кроме того, рядом с бухтой Перевозная расположены самые популярные места отдыха и песчаные пляжи Дальнего Востока России, которые ежегодно посещают десятки тысяч туристов, а также единственный в России Морской заповедник.

В настоящее время бухта Перевозная – это нетронутая береговая полоса; предлагаемая инфраструктура нефтеналивного порта будет строиться с нуля. Было бы разумнее построить терминал на основе уже существующей инфраструктуры около Находки, крупнейшем порту Приморского края, где уже есть нефтяные терминалы.

В результате работы государственной экологической экспертизы проекта нефтепровода должен был быть определен наиболее удачный вариант проекта, в том числе и самое подходящее место расположения терминала. Однако, предложенный вариант терминала в Перевозной совершенно неприемлем. 1 июля 2005 года Хабаровский суд признал положительное заключение государственной экспертизы проекта, давшей “зеленый свет” осуществлению проекта, недействительной в результате выявленного ряда серьезных нарушений. Данные нарушения включают: непредоставление необходимых материалов проекта, отказ от проведения серьезных исследований по альтернативным вариантам размещения терминала, предоставление недостоверной информации общественности, использование недостоверной информации для проведения экологической экспертизы (включая сомнительные данные о пригодности предложенного места размещения терминала – см. Приложение IV) и препятствия для участия независимых НКО в проведении экологической экспертизы.

Мы не можем объяснить, почему «Транснефть» и администрация Приморского края поддерживает строительство терминала в бухте Перевозной в Амурском заливе. Однако, ясно, что строительство терминала в предложенном месте создает угрозу экономическому развитию и экологической безопасности региона и противоречит интересам России.

В связи с этим мы просим:

- Президента Российской Федерации Владимира Путина, ответственные органы власти и компанию «Транснефть» изменить маршрут нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» и выбрать место для терминала, находящееся не в Амурском заливе.***
- Российские, японские и западные компании и банки воздержаться от участия в проекте строительства нефтепровода и нефтяной инфраструктуры до тех пор, пока не будет выбрано место для терминала, находящееся не в Амурском заливе.***

Приложение I. Литература

1. “Альтернативные варианты размещения нефтеналивного терминала”, Тихоокеанский институт географии, Дальневосточное отделение Российской Академии Наук. Автор: Б. В. Преображенский, (язык: русский), Владивосток, 2005 г.
2. “Последние данные по сохранению дальневосточного леопарда”, Майкл Хётте, Фонд «Тигрис», (язык: английский), Амстердам, январь 2003 г. и август 2004 г. (оба отчета можно найти на сайте [at www.tigrisfoundation.nl](http://www.tigrisfoundation.nl))
3. “Пожары и их влияние на популяцию дальневосточного леопарда на юго-западе Приморского края”, Д.Г. Микелл, А.А. Мурзин, Майкл Хётте, (язык: английский), Владивосток, 2004 г. (отчет можно загрузить с сайта www.tigrisfoundation.nl)
4. “Сравнительный анализ рисков разливов нефти в случае строительства нефтяного терминала на юге Приморского края”, Морской государственный университет им. Адмирала Невельского, Институт защиты моря. Автор Сергей Юрьевич Монинец, (язык: русский), Владивосток, 2005.
5. “Оценка вариантов размещения терминала на юге Приморья”, Тихоокеанский институт географии, Дальневосточное отделение Российской Академии Наук. Автор А. Н. Качур (язык: русский), Владивосток, 2005.
6. “Оценка экологических последствий размещения нефтеперегрузочного терминала в бухте Перевозная”, Тихоокеанский институт географии, Дальневосточное отделение Российской Академии Наук, (язык: русский), Владивосток, 2005.
7. “Оценка экологических последствий размещения нефтеперегрузочного терминала в б.Перевозной, исходя из опыта построенного терминала в г. Приморске Ленинградской области”, Тихоокеанский институт географии, Дальневосточное отделение Российской Академии Наук. Автор Иван Сергеевич Арзамасцев, (язык: русский), Владивосток, 2005.
8. “Экологические проблемы развития и повышения экологической ответственности”, презентация на VII Международном конгрессе “Нефтегазовый комплекс: стратегии развития”, автор Евгений Шварц, ВВФ-Россия, (язык: английский), Париж, Франция, 30 июня – 2 июля, 2005 (можно найти на сайте www.wwf.ru/pub/EShvarts_Paris_2005_mod_01.ppt)
9. Учет леопардов: Фронтальный учет 2000 и 2003 гг., Дмитрий Пикун и др., Одновременный учет 2000 г., Владимир Арамилев и др., Учет с помощью фотоловушек 2003 и 2004 гг., Алексей Костира и др.
10. “Социологический опрос населения в ареале обитания дальневосточного леопарда”, Майкл Хётте, Фонд «Тигрис», (язык: английский), Владивосток, 2004 г. (отчет можно найти на сайте www.tigrisfoundation.nl)
11. “Российский Дальний Восток”, Джош Ньюэл, (язык: английский), Нью-Йорк, 2005 г.
12. “Красная книга Российской Федерации (Животные)”, 2001, издательство «Астрель» и «АСТ»

Приложение II. Статьи на английском языке

Ниже приведен список газетных статей на английском языке о нефтепроводе «Восточная Сибирь – Тихий океан». Данный список является исчерпывающим, так как значительное количество статей по данному вопросу были опубликованы на других языках (помимо русского), включая немецкий, французский и голландский.

- 21 January, The New York Times, “Disputes at Every Turn of Siberia Pipeline”, by James Brooke
- 2 February 2002, Prime Tass, “Official says first oil exports via Taishet-Nakhodka for China”
- 4 February 2005, CIS Oil & Gas Report, “Preparations of Business Plan of Taishet-Nakhodka Pipeline to be seriously Accelerated”
- 23 February 2005, AFP, “Russia to start building major Far East oil pipeline in summer”
- 25 February 2005, AFP, “Russia not to alter plans for oil terminal in Far East despite ecologist concerns”
- 16 March 2005, CIS Oil & Gas Report, “Presidential Administration Determined the End Point of the Eastern Oil Pipeline”
- 22 March 2005, Russia RZD, “Political Maneuvers around the Eastern Pipeline”, by Igor Tomberg
- 15 March 2005, Kommersant Daily, “Transneft Asked to Change Route and run the pipeline to Nakhodka”
- 22 March 2005, The Associated Press/Moscow, “Activists urge Japan on oil pipeline”
- date unknown, Korea Times, “China, Japan Both Eye Russian Oil”, by Frank Ching
- 7 April 2005, VladNews (from Zolotoi Rog Business Weekly), “Japanese delegation to arrive for pipeline talks”
- 13 April 2005, ITAR-TASS, “Primorye Citizens Protest Construction Of Sea Oil Terminal”, by Marina Shatilova
- 15 April 2005, Reuters, “Lenders Keen To Fund Russian Pacific Pipeline Plan”, by Dmitry Zhdannikov
- 15 April 2005, AM EDT, “Barclays Syndicate Lends Transneft \$250 Million for Pipeline”
- 21 April 2004, Prime Tass, “Russia wants East Siberia geological exploration begin soon”
- 21 April 2004, Moscow Times, REUTERS, Bloomberg, “Japanese Told China to Get Pipeline First”
- 22 April 2005, PrimeTass, “Minister: Russia to decide on stages of Far East oil pipe soon”
- 22 April 2005, PrimeTass, “Japan, Russia to continue talks on Siberian oil pipeline”
- 22 April 2005, PrimeTass, “Khristenko says \$6 bln needed for 1st stage of Siberia oil pipe”
- 25 April 2005, PrimeTass, “Khristenko says \$6 bln needed for 1st stage of Siberia oil pipe”
- 27 April 2005, PrimeTass, “Russia’s Gref: Against limits on privately financed oil pipes”
- 2 May 2005, PrimeTass, “PRESS: Transneft can secure \$7-\$8 bln to finance Nakhodka pipe”
- 2 May 2005, CIS Oil & Gas Report, “Minister of Industry and Energy Viktor Khristenko signed an order on the construction of the first part of the oil pipeline from Eastern Siberia to Pacific Ocean”
- 3 May 2005, Moscow Times/Bloomberg, “Tokyo Casts Pipeline Financing in Doubt”
- 5 May 2005, The Economist, “King Solomon’s Pipe, the benefits of keeping Japan and China guessing”, by Andrew Miller
- 6 May 2005, RusBizList, “Russian Oil & Gas: Energizing the Summit & Raising Risk”, by Chris Weafer
- 10 May 2005, BBC, “Chinese, Russian presidents agree to further develop bilateral ties”
- 12 May 2005, RBC, “Putin’s visit to Japan to be scheduled soon”

- 28 May 2005, Financial Times, "How oil pipeline carries an environmental threat", letter to the editor by Sarah Christie and Michiel Hötte of the Zoological Society of London
- 31 May 2005, Moscow Times, "Pumping Peril to the Pacific", by Roman Vazhenkov
- 2 June 2005, Guardian, "Oil Pipeline will be catastrophe; naturalists are outraged at a threat to the last wild haven of the world's rarest big-cat", by Tom Parfitt
- 16 June 2005, Moscow Times, "Transneft Accused of Illegal Logging", by Valerya Korchagina
- 17 June 2005, CIS Oil & Gas Report, "Construction of Eastern Oil Pipeline may be suspended"
- 22 June 2005, The Times, "Longest pipeline is halted to save the lake and leopard", by Jeremy Page
- 22 July 2005, PrimeTass, "Transneft CEO: No environmental problems with Far East pipe"
- 5 July 2005, Bloomberg, "Transneft Loses Environmental Approval for Pipeline", by Torrey Clark
- 6 July 2005, CIS Oil & Gas Report, "Construction of the Eastern Oil Pipeline Suspended"
- 13 July 2005, Newsbase, "Chinese President's Visit Yields Concrete Results", by Jennifer
- 15 July 2005, BBC News, "Pipeline risk to Siberia wildlife", by Sarah Rainsford
- 19 July 2005, The Independent, "Pipeline threatens world's rarest cat with extinction", by Andrew Osborn
- 20 July 2005, AFP, "Russian leader blasts environmentalists for holding back development"
- 21 July 2005, Vladivostok News, "Primorye's Governor puts ecology first"
- 22 July 2005, Moscow Times, "Ecologists Fret Over Presidential Critique", by Oksana Yablokova and Greg Walters
- 27 July 2005, Prime Tass, "Russia's VEB has no plans to finance Far East pipe project"
- 28 July 2005, Vladivostok News, "American environmentalists oppose Pacific pipeline route"
- 22 August 2005, Bloomberg, "Russia's Primorsk Says New Port for Pacific Pipeline Isn't Safe", by Eduard Gismatullin
- 23 August 2005, Bloomberg, "Port Safety in Doubt"

Приложение III. Основные события в хронологическом порядке

Основные события	
связанные с проектом нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан»	
и	
кампанией против строительства терминала в б.Перевозной	
Дата	Событие
2001 г.	Появляется план строительства нефтепровода из центральной Сибири в Китай. Нефтяная компания «Юкос» продвигает этот план. «Юкос» предлагает маршрут от г. Ангарск (Иркутская область) до г. Дацин в Китае.
2002 г.	«Транснефть» предлагает строить нефтепровод не в Китай, а протянуть его в г. Находка на берегу Тихого океана. Отсюда нефть можно экспортировать в страны АТР, включая Китай, Корею, Японию и США. Преимущества этого плана в том, что Россия не будет зависеть от единственного потребителя (Китая).
5 апреля 2002 г.	Губернатор Приморского края Сергей Дарькин и компания «Транснефть» подписали соглашение о строительстве нефтеналивного терминала в бухте Перевозная Амурского залива напротив Владивостока. Соглашение было подписано до того, как было получено заключения государственной экологической экспертизы (ГЭЭ).
2003 г.	Найдено компромиссное решение по вопросу о нефтепроводе: нефтепровод будет строиться с терминалом в г. Находке на побережье Тихого океана с ответвлением на Китай. Трубопровод будет проходить вдоль северного побережья озера Байкал, вместо южного.
6 февраля 2003 г.	В интервью, опубликованном в местной газете «Владивосток», Дарькин заявляет, что возможно терминал будет построен не в Находке (к востоку от Владивостока), а около Перевозной (к западу от Владивостока, на противоположной стороне Амурского залива). Даже когда план строительства терминала в Перевозной становится официальным, представители «Транснефти» и государственных органов в Москве продолжают называть проект «Трубопровод Тайшет-Находка». Журналисты часто говорят, что Перевозная находится около Находки (от Находки до Перевозной на сам деле 5 часов езды).
13 июля 2004 г.	Первые общественные слушания во Владивостоке. Двадцать участников выступили с 5-минутными презентациями, объясняя, почему нельзя строить терминал в Перевозной; среди участников были ученые, экологи, директора ООПТ, эксперты по оценке рисков аварийности с танкерами и др. Ни один из 200 участников слушаний не выступил в защиту проекта с терминалом в б. Перевозной. Однако, чиновники на включили протест участников с официальный протокол слушаний.
2003-2004 гг.	Общественные организации (включая «Зеленый крест» и Гринпис) пытаются зарегистрировать общественную экологическую экспертизу, но получили отказ.
2 декабря 2004 г.	Становятся известны результаты государственной экологической экспертизы (ГЭЭ), в состав которой вошло положительное заключение единственной экологической экспертизы, проведенной НКО «Общественная экология», чей офис находится на одной улице с офисом «Транснефти». ГЭЭ дала положительное заключение.
31 декабря	Премьер-министр Михаил Фрадков подписывает постановление о строительстве

2004 г.	нефтепровода от г. Тайшет до б. Перевозная.
10 марта 2005 г.	Гринпис-Россия, ВВФ-Россия, Фонд «феникс», Российские представительства Международного фонда защиты животных и Общества сохранения диких животных (WCS) написали письмо секретарю Программы ЮНЕСКО «Человек и биосфера» (МАБ) в Париж с просьбой убедить российское правительство не строить терминал в Амурском заливе. В результате, ЮНЕСКО-МАБ официально заявила о негативном отношении к строительству терминала в б.Перевозной.
14 марта 2005 г.	39 российских и международных организаций посылают письмо Президенту России Владимиру Путину и японскому премьер-министру Коицзуми с требованием изменить маршрут нефтепровода в районе озера Байкал и изменить конечную точку (не строить терминал в Перевозной). Ответ до сих пор не получен.
16 марта 2005 г.	Пресс-секретарь президента Дмитрий Медведев отправляет письмо премьер-министру Фрадкову с просьбой рассмотреть строительство нефтепровода с терминалом в Находке, а не в Перевозной. Письмо Медведева было ответом на обращение Президента РАН Юрия Осипова, который заявил, что предложенный вариант терминала в Перевозной представляет высокий экологический риск.
25 февраля 2005 г.	Хасанская Дума своим решением № 145 признала вопросы о строительстве терминала в Хасанском районе соответствующими для вынесения на местный референдум.
15 марта 2005 г.	Приморская природоохранная прокуратура запрещает проведение референдума в Хасанском районе на основании того, что это проект федерального значения, а не местного. Дума Хасанского района отменяет решение о проведении референдума.
начало апреля 2005 г.	Приморская природоохранная прокуратура приостанавливает нелегальные подготовительные работы в море и на земле рядом с предложенным вариантом терминала в б. Перевозной.
12 апреля 2005 г.	Международный союз охраны природы (IUCN) посылает письмо президенту России Путину, выражая беспокойство о возможных влияниях терминала на вымирающую популяцию дальневосточного леопарда.
12 апреля 2005 г.	Делегация японских компаний, заинтересованных в инвестировании в проект нефтяной инфраструктуры, посещают место предложенного варианта терминала в Перевозной вместе с чиновниками из администрации Приморского края. Делегация была встречена группой протестующих, состоящей из экологов, сотрудников ООПТ и местных жителей. Российские чиновники препятствуют общению японской делегации с протестующими.
20 апреля 2005 г.	Министр промышленности и энергетики России Виктор Христенко уезжает в Японию для обсуждения проекта «Восточная Сибирь – Тихий океан». Губернатор Приморского края Сергей Дарькин является участником делегации.
26 апреля 2005 г.	Министр промышленности и энергетики России Виктор Христенко объявляет о двух этапах строительства нефтепровода. На первом этапе будет построена первая часть трубопровода от Тайшет до Сковородино (Амурская область, около границы с Китаем). На этом же этапе будет простроен терминал в б. Перевозная. Предварительная стоимость работ первого этапа – 6,5 млрд. долларов. Согласно постановлению Христенко, подписанному 26 апреля, первый этап должен завершиться в 2008 г.
Конец апреля 2005 г.	Японские чиновники повторяют раннее заявление о том, что Япония предоставит кредит только в том случае, если осуществление проекта «Восточная Сибирь – Тихий океан» будет проходить одновременно с двух концов. (т.е. в Сибири и на Тихом океане). Япония не хочет рисковать и платить за нефтепровод, который будет первоначально доставлять нефть в Китай.
11 мая 2005 г.	«Транснефть» приглашает делегацию из депутатов Приморской Думы посетить нефтяной терминал на Балтийском побережье. Были приглашены только те, кто поддерживал проект строительства терминала в Перевозной.

19 мая 2005 г.	Заседание Приморской Думы для обсуждения проекта нефтепровода. Ученым и представителям общественных организаций, выступающих против Перевозной, запретили выступить перед Думой, зато представителям «Транснефти» разрешили обратиться к депутатам и предоставить данные об альтернативных размещениях терминала, которые отличались от данных, сделанных учеными Института защиты моря. (см. данные по терминалу в Приложении IV)
1 июня 2005 г.	ВВФ, Фонд «Феникс» и ДВО РАН организуют пресс-конференцию во Владивостоке, чтобы предоставить результаты нескольких научных работ по оценке экологических рисков от строительства терминала на юге Приморского края. В этих работах Перевозная сравнивалась с альтернативными местами. Ученые ДВО РАН и Института защиты моря заявляют, что терминал в Перевозной – это нежелательный вариант, так как там очень высок риск разливов нефти и высок экологический ущерб. Они приходят к выводу, что есть много более пригодных альтернативных мест для размещения терминала.
6-7 июня 2005 г.	Гринпис и Росприроднадзор расследуют факты нелегальных подготовительных работ на маршруте, проходящем менее 1 километра от озера Байкал.
15 июня 2005 г.	Гринпис и Росприроднадзор проводят пресс-конференцию, на которой сообщают о незаконных строительных работах возле озера Байкал.
1 июля 2005 г.	Общественная организация «Экодаль» и жители г. Хабаровска обратились в Хабаровский суд с заявлением о нарушениях российского законодательства во время проведения государственной экологической экспертизы проекта. Суд удовлетворил заявление и признал незаконным положительное заключение ГЭЭ. На основании этого, постановление от 31 декабря 2004 г. о строительстве нефтепровода от Тайшет до Перевозной теряет юридическую силу.
15 июля 2005 г.	ВВС (4 канал и ВВС World) в разделе новостей сообщает о проблеме строительства нефтепровода.
19 июля 2005 г.	Губернатор Дарькин встречается с учеными, выступающими против терминала в Перевозной. Он говорит, что не знал о существовании альтернативных вариантов, которые лучше бухты Перевозной. Он обвиняет «Транснефть» в том, что компания не предоставила информацию о рисках от размещения терминала в Перевозной. Губернатор заявляет, что ему все равно где будет построен терминал.
3 августа 2005 г.	Директор «Транснефти» гн. Вайншток уволил директора отдела, ответственного за проектирование трубопровода, в том числе терминала в Перевозной. Однако пресса об этом ничего не сообщает.
5 августа 2005 г.	Гн. Вайншток приглашает сотрудников ВВФ в свой офис для обсуждения экологических аспектов проекта. Они встречаются и договариваются о продолжении «совместных консультаций.»
15 августа 2005 г.	Во Владивостоке проходят вторые общественные слушания. Большинство из 200 участников выступают против терминала в Амурском заливе. Однако председатель слушаний Владимир Симоненко, начальник отдела строительства нефтегазового комплекса, предлагает текст протокола с результатами общественных слушаний, в котором ничего не говорится о предмете разногласий и о выступлении граждан против Перевозной. Большинство участников слушаний подписывают альтернативный вариант протокола, предложенный общественными организациями Приморского края, в котором говорится, что в Перевозной нельзя строить терминал.
15 августа 2005 г.	Первые общественные слушания в поселке Славянка в Хасанском районе, где находится предложенный вариант размещения терминала. Никто из 100 участников не выступил на слушаниях в поддержку строительства терминала в Перевозной. И снова председатель слушаний (на этот раз из администрации Хасанского района) отказывается упоминать в протоколе слушаний об оппозиции против терминала в Перевозной. Большинство участников слушаний подписывают протокол, предложенный общественными организациями

	Приморского края и только один человек подписывает протокол, предложенный председателем.
18 сентября 2005 г.	На совещании во Владивостоке три российских министра выступили против плана строительства терминала в бухте Перевозная. Юрий Трутнев (Министр природных ресурсов), Игорь Левитин (Министр транспорта) и Герман Греф (Министр экономического развития и торговли) заявили, что Находка является самым подходящим местом для расположения терминала, потому что это развитая промышленная зона. Однако, «Транснефть» решительно заявляет о своих планах строительства в Перевозной, как будто заявления министров не могут рассматриваться.

Приложение IV. Обзор данных по альтернативным размещениям терминала

A) Данные «Транснефти»

B) Данные, полученные на основании материалов Фонда «Феникс», ВВФ (WWF) и дальневосточных ученых

C) Сравнительный анализ данных

Показатели	Перевозная	Усть-Соболевка	Залив Владимир	Залив Ольга	Находка			Стрелок	Ванино	Советская Гавань	
					Врангель	Козьмино	Попова				
1. Использование танкеров дедвейтом 300 тыс. тонн не ледового класса	+	<input type="checkbox"/> ледовая обстановка	+	+	+	+	+	+	<input type="checkbox"/> сложная ледовая обстановка	<input type="checkbox"/> сложная ледовая обстановка	
2. Интенсивность движения судов. На полное развитие системы (до 80млн. т/год) планируется 536 судозаходов крупнотонажных танкеров	+	не значительная (в основном суда малого и среднего тоннажа)	+	+	+	<input type="checkbox"/> Перегруженность акватории залива Находка вследствие наличия в пределах акватории четырех крупных портов: Находкинского рыбного, торгового, порта Восточный, нефтепорта.	<input type="checkbox"/> навигация осложнена интенсивным движением судов на Владивосток	<input type="checkbox"/> Движение судов не создает осложнений для танкеров ледового класса	<input type="checkbox"/> Движение судов не создает осложнений для танкеров ледового класса	<input type="checkbox"/> Движение судов не создает осложнений для танкеров ледового класса	
3. Продолжительность ледового периода, дней	+	65 (дрейфующий лед)	<input type="checkbox"/> 100	<input type="checkbox"/> 90	<input type="checkbox"/> 90	<input type="checkbox"/> 80	<input type="checkbox"/> 80	<input type="checkbox"/> 80	<input type="checkbox"/> 80	<input type="checkbox"/> 160 (сплошной лед)	<input type="checkbox"/> 160 (сплошной лед)

³² «Транснефть» часто говорит, что бухта Перевозная была выбрана под размещение терминала из большого числа альтернативных мест на берегу Японского моря. Однако, «Транснефть» никогда не сообщала о том, как проходил процесс выбора места под терминал. Компания не смогла предоставить научные исследования и данные по альтернативным местам. Хотя, 19 мая 2005 г. «Транснефть» передала свой вариант данных по альтернативным точкам на ознакомление депутатам Приморской Думы. Большая часть данных по бухте Перевозная в таблице «Транснефти» не соответствует данным, представленным специалистами из Института защиты моря и Российской академии наук. По мнению этих ученых, большая часть информации, представленной «Транснефтью», недостоверна. Например: достаточно одного взгляда на карту, чтобы определить, что Перевозная – это не закрытая, а открытая бухта. Исходя из недостоверной информации получается, что Перевозная – самый лучший вариант из 10 альтернативных мест, рассмотренных при сравнении.

Показатели	Перевозная	Усть-Соболевка	Залив Владимир	Залив Ольга	Находка			Стрелок	Ванино	Советская Гавань
					Врангель	Козьмино	Попова			
4. Защищенность акватории	+ закрытая бухта	<input type="checkbox"/> открытая бухта	+ закрытая бухта, нужен буксир для танкеров 300 тыс.т	<input type="checkbox"/> открытая бухта	<input type="checkbox"/> закрытая бухта, нужен буксир для танкеров 150 и 300 тыс. тонн	<input type="checkbox"/> открытая бухта	<input type="checkbox"/> открытая бухта	+ закрытая бухта, нужен буксир для танкеров 150 и 300 тыс. тонн	<input type="checkbox"/> открытая бухта	+ открытая бухта
5. Глубины, м	>24	>27	>30	20	16	18	23	23	16	20
<input type="checkbox"/> Танкера дедвейтом 300 тыс. тонн	Не потребуются дноуглубительных работ	Не потребуются дноуглубительных работ	Не потребуются дноуглубительных работ	Потребуется дноуглубительных работ	Не потребуются дноуглубительных работ	Потребуется дноуглубительных работ	Не потребуются дноуглубительных работ	Потребуется дноуглубительных работ	Потребуется дноуглубительных работ	Не потребуются дноуглубительных работ
<input type="checkbox"/> Танкера дедвейтом 150 тыс. тонн	Не потребуются дноуглубительных работ	Не потребуются дноуглубительных работ	Не потребуются дноуглубительных работ	Не потребуются дноуглубительных работ	Не потребуются дноуглубительных работ	Не потребуются дноуглубительных работ	Не потребуются дноуглубительных работ	Не потребуются дноуглубительных работ	Потребуется дноуглубительных работ	Не потребуются дноуглубительных работ
6. Количество штормовых дней в год	12	26	24	24	28	28	28	28	30	38
7. Продолжительность штормовых дней	2-3	3-4	3-4	3-4	3	3	3	3-4		

Показатели	Перевозная	Усть-Соболевка	Залив Владимир	Залив Ольга	Находка			Стрелок	Ванино	Советская Гавань
					Врангель	Козьмино	Попова			
8. Продолжительность дней высоты волн больше 3 м	0	31	30	30	0	10	12	2	0	
9. Наличие береговых площадей под размещение терминала и береговой инфраструктуры	+ равнинный рельеф	+ равнинный рельеф	<input type="checkbox"/> сложный горный рельеф	<input type="checkbox"/> сложный горный рельеф	<input type="checkbox"/> сложный горный рельеф	<input type="checkbox"/> сложный горный рельеф	<input type="checkbox"/> сложный горный рельеф	<input type="checkbox"/> сложный горный рельеф	<input type="checkbox"/>	+
10. Наличие ограничений на пользование земельным участком	+ нет	+ нет	<input type="checkbox"/> Земли Минобороны РФ	<input type="checkbox"/> Земли Минобороны РФ	+ нет	+ нет	+ нет	<input type="checkbox"/> Земли Минобороны РФ	+ нет	<input type="checkbox"/> Земли Минобороны РФ
11. Условия строительства нефтепровода на участке	+ равнинные условия	<input type="checkbox"/> горные условия (залесенные)	<input type="checkbox"/> горные условия (залесенные)	<input type="checkbox"/> горные условия (залесенные)	горные условия (залесенные), на протяжении 100-130км подхода к терминалу густонаселенный район			+ равнинные условия	+ равнинные условия	
12. Наличие зоны ограничения размещения нефтебазы и терминала по показателям ГО	+ Отсутствует	+ Отсутствует	<input type="checkbox"/> Нужно согласование МО РФ	<input type="checkbox"/> Нужно согласование МО РФ	В соответствии с СНиП 2.01.51-90 (п.1.7) «Инженерно-технические мероприятия ГО» зоны ограничения размещения нефтебазы и терминала от г. Находка (город 2 категории) составляет 27 км			+ Отсутствует	+ Отсутствует	<input type="checkbox"/> Нужно согласование МО РФ
13. Расстояние до железной дороги, км	+ 2,5	<input type="checkbox"/> 340	<input type="checkbox"/> 200	<input type="checkbox"/> 190	+ 9	+ 10	+ 6	+ 6	+ 8	+ 6

Приложение IV - В

Сравнение альтернативных вариантов размещения конечного пункта нефтепроводной системы "Восточная Сибирь – Тихий океан"

Сравнение проведено WWF на основании материалов, предоставленных следующими специалистами:

- С. Монинец (Институт защиты моря)
- Б. Преображенский и И. Арзамцев (ТИГ, ДВО РАН)
- Ю. Берсенев и К. Згуровский (Всемирный фонд дикой природы)
- С. Березнук (фонд «Феникс»)

(из таблицы исключены представляющиеся недостаточно перспективными варианты – Усть Соболевка, Бухта Ванино, залив Советская Гавань. Нижеприведенная таблица представляет собой сокращенную версию полной таблицы WWF: в ней опущены некоторые индикаторы и примечания, а также не приводятся источники информации. WWF готов предоставить полную версию по требованию (см. Приложение VII «Контактная информация»)

Показатели	Бухта Перевозная (мыс Ломоносова)	Бухта Безымянная	Залив Владимира	Залив Ольги	Залив Находка			Залив Стрелок
					Бухта Врангеля	Бухта Козьмино	Бухта Новицкого (севернее острова Лисий)	
1. Использование танкеров дедвейтом 300 тыс. тонн не ледового класса	За исключением периода с января по март	Круглый год	За исключение м периода с января по март	Нет данных	Круглый год	Круглый год	Круглый год	Круглый год
2. Открытость штормам всех направлений (Первоисточник будет уточнен)	Открыто штормам южных и восточных румбов. Прикрыто берегом от северных румбов	Открыто только западным ветрам 4 дня в году	Закрыто круглый год	Нет данных	Закрыто круглый год	Открыто только ветрам юго-западных и западных румбов – не более 5 дней в году	Закрыто круглый год	Закрыто круглый год

Показатели	Бухта Перевозная (мыс Ломоносова)	Бухта Безымянная	Залив Владимира	Залив Ольги	Залив Находка			Залив Стрелок
					Бухта Врангеля	Бухта Козьмино	Бухта Новицкого (севернее острова Лисий)	
3.Продолжительность ледового периода, дней	90-100 (65 дней в году сплошной лед)	50-65 (береговой припай, плавающие льды)	65-75	120-140	75-90			50-60
4.Защищенность акватории	Открытая	Открытая	Закрытая	Закрытая	Закрытая	Закрытая	Закрытая	Закрытая.
5.Глубины: Расстояние (км) от берега до изобат 20 м 30 м	0,7 – 1,8 3,5 – 4,8	0,04-0,9 0,6 – 1,2	Нет данных	Нет данных	Нет глубин больше 20 м	0,14 – 0,2 0,7 – 1,5	0,08 – 0,15 0,4 - 1,1	0,02 – 0,1 0,04 – 0,5
6. Среднее количество дней с туманами по лоции	45-106 дней в году	Требуется уточнить	Требуется уточнить	Требуется уточнить	43 дня	43 дня	43 дня	нет данных
7.Количество штормовых дней в	«Ветер силой более 15 м/с от 40-50 дней загод с увеличением повторяемости до 70-110 дней на скалистых берегах, открытых мысах. В отдельные годы повторяемость сильных ветров может увеличиваться до 10-155 дней»							
Расчеты проф.	137	15	Закрыто от штормов	Нет данных	Закрыто от штормов	Закрыто от штормов	Закрыто от штормов	Закрыто от штормов
8.Количество дней в году с высотой волн >3,5 м	20	3-5	3-5	30	0 (Защищена от штормов)			0 (Защищена от штормов)

Показатели	Бухта Перевозная (мыс Ломоносова)	Бухта Безымянная	Залив Владимира	Залив Ольги	Залив Находка			Залив Стрелок
					Бухта Врангеля	Бухта Козьмино	Бухта Новицкого (севернее острова Лисий)	
9. Инженерно-геологическая база для размещения терминала на берегу	Сложный горный рельеф полуострова Ломоносова, мощная толща обводненных илов (более 100 м. "плавунуны") в береговой болотистой равнине. Мощное подводное движение наносов	Ограничений нет, скальный фундамент. Прибрежный низкорельеф (материалы спецазысканий ДВТГУ)	Низкогорье, несущие свойства благоприятные. Место базирования атомного флота	Нет данных	Сложный горный рельеф, скальный фундамент (материалы азысканий порта Восточный)	Низкогорье, скальный фундамент, песчано-галечные наносы (Материалы исследований ТИГ ДВО РАН)	Сложный горный рельеф, скальный фундамент	Ограничений нет, рельеф прибрежный равнинный
10. Расстояние до железной дороги,	2,5	1,5	200	190	0	6	6	10
11. Необходимость в дноуглублении	200 000 куб.м. (данные ДНИИМФ) с постоянным удалением наносов (Навигационная карта Амурского залива)	Без дноуглубления (данные спецазысканий по строительству порта)	Без дноуглубления	Дноуглубление незначительное	Дноуглубление с постоянным удалением наносов	Без дноуглубления	Дноуглубление	Без дноуглубления
12. Береговая инфраструктура (Атлас Приморского края сайт: http://fegi.ru)	ЛЭП, поселок, база марикультуры, лагерная зона. уголья по сбору анфельции	ЛЭП, а/магистраль, жел. дор., поселок Фокино, судоремонт, возможность строительства глубоководного	ЛЭП, автодорога, три поселка	Нет данных	ЛЭП, а/магистраль жел. дор., город, судоремонт	ЛЭП, а/магистраль, жел. дор., город, пирсы, судоразделочный завод	ЛЭП, а/магистраль жел. дор., город, судоремонт	ЛЭП, поселок

Показатели	Бухта Перевозная (мыс Ломоносова)	Бухта Безымянная	Залив Владимира	Залив Ольги	Залив Находка			Залив Стрелок
					Бухта Врангеля	Бухта Козьмино	Бухта Новицкого (севернее острова Лисий)	
13. Экологические последствия (экспертная оценка)	Тяжелые необратимые нарушения богатейших экосистем моря и суши в южном Приморье. Нарушение экосистем биосферных государств. биосферных заповедников "Кедровая Падь" и Дальневосточный морской, подрыв местного	Нарушения прибрежных экосистем минимальны. Особо охраняемые территории отсутствуют	Нарушения марикультурного хозяйства по разведению гребешка, трепанга и морских водорослей и ежей. Особо охраняемые территории отсутствуют	Нарушения главной лососевой реки Приморского края – Авакумовки, марикультурных угодий гребешка, трепанга и морских ежей. На заказник Васильковский влияние	Нарушения прибрежных экосистем минимальны. Особо охраняемые территории отсутствуют		Нарушения прибрежных скоплений морского ежа и гребешка. Особо охраняемые территории отсутствуют	Нарушения прибрежных экосистем минимальны. Особо охраняемые территории отсутствуют
14. Условия проведения мероприятий ЛАРН на акватории терминала (зона)	Сложные	От нормальных до сложных	нормальные	нормальные	благоприятные			нормальные
15. Условия проведения мероприятий ЛАРН на подходах танкерного флота	сложные	нормальные	благоприятные	благоприятные	благоприятные			нормальные

Показатели	Бухта Перевозная (мыс Ломоносова)	Бухта Безымянная	Залив Владимира	Залив Ольги	Залив Находка			Залив Стрелок
					Бухта Врангеля	Бухта Козьмино	Бухта Новицкого (севернее острова Лисий)	
16. Влияние на рекреационные ресурсы (экспертное заключение)	Деградация наиболее тепловодной части рекреационной зоны Тихоокеанского побережья России. Уничтожение утвержденных рекреационных территорий и их ресурсов полуостровов Ломоносова, и Янковского, мыса Песчаный, частично - островов Русского, Попова, Рейнеке, Рикорда.	Рекреационный ресурс незначительный, мало используемый.	Обширные песчаные пляжи залива Владимира ежегодно постоянно используются не только жителями Приморья, но и жителями Хабаровского края, Сибири, Магадана	Рекреационный ресурс местного значения	Рекреационный ресурс местного значения			Обширные песчаные пляжи в районе Домашлино - Руднево и о. Путятин постоянно используются не только жителями Приморья, но и жителями других регионов ДВ РФ. Пострадает рекреационный, пока мало используемый ресурс о.Аскольд.

Выводы

По совокупности положительных факторов по размещению нефтеперегрузочного порта, наиболее предпочтительными являются:

- бухта Безымянная Уссурийского залива (основным недостатком является относительная открытость бухты западным ветрам);
- залив Стрелок (основным недостатком является необходимость согласования с Краснознаменным Тихоокеанским Флотом);
- бухта Козьмино (основным недостатком является сравнительно небольшой размер, также необходимо использовать небольшой ледокол только для колки льда на акватории бухты, так как подходы к ней свободны ото льда, как и в заливе Находка)
- залив Владимира (основным недостатком является удаленность от ж/д станции, конфликт с хозяйствами марикультуры (гребешок, трепанг, морские водоросли, ежи) и необходимость использования ледокола для колки льда (только на акватории бухты, подходы к заливу свободны ото льда))

В таблице С представлены результаты сравнительного анализа данных, представленных «Транснефтью» (Приложение А) и данных, представленных ВВФ, Фондом «Феникс» и дальневосточными учеными (Приложение В). В таблице С включены только те места под терминал и показатели, которые рассматривались и «Транснефтью» и ВВФ.

По данным «Транснефти» бухта Перевозная по пяти показателям из семи является наилучшим вариантом. Согласно данным таблицы ВВФ, ни по одному показателю бухта Перевозная не является пригодной для размещения терминала, а представляет наихудший вариант по шести показателям из семи.

Многие данные, представленные «Транснефтью», недостоверны. Например, каждый житель города Владивостока знает, что в Перевозную по льду в Амурском заливе может проехать грузовик практически в любой зимний месяц. Хотя, по данным «Транснефти», в заливе не бывает ледовой обстановки. Использование недостоверной информации можно расценивать как попытку провести наихудший вариант в Перевозной через государственную экологическую экспертизу. Ростехнадзор принял данные «Транснефти» и согласился с компанией, что бухта Перевозная – это наилучший вариант. Это свидетельствует о том, что российские государственные органы не объективны при контроле деятельности влиятельных государственных компаний, таких как «Транснефть».

Показатели	Бухта Перевозная		Бухта Стрелок		Бухта Козьмино		Залив Владимир		Бухта Врангеля	
	ВВФ	«Транснефть»	ВВФ	«Транснефть»	ВВФ	«Транснефть»	ВВФ	«Транснефть»	ВВФ	«Транснефть»
Использование танкеров дедвейтом 300 тыс. тонн не ледового класса ³³	За исключением периода с января по март	+	Круглый год	+	Круглый год	+	За исключением периода с января по март	+	Круглый год	+
Продолжительность ледового периода, (дней в год) ³⁴	65 дней в году сплошной лед	+ 65 дней дрейфующий льдае	Береговой припай	□ 80	65 дней в году сплошной лед	□ 80	90 дней в году сплошной лед	□ 90	75-90	□ 80

³³ «Транснефть» дает только (□/+). По данным «Транснефти» все 5 мест одинаково пригодны, тем временем как Перевозная является менее пригодной, чем бухта Стрелок -, Козьмино – и бухта Врангеля по данным таблицы ВВФ.

³⁴ «Транснефть» дает только (□/+). Перевозная является самым лучшим вариантом так как, по данным «Транснефти», в Амурском заливе дрейфующие льды, а не сплошной лед.

Показатели	Бухта Перевозная		Бухта Стрелок		Бухта Козьмино		Залив Владимир		Бухта Врангеля	
	ВВФ	«Трансефть»	ВВФ	«Трансефть»	ВВФ	«Трансефть»	ВВФ	«Трансефть»	ВВФ	«Трансефть»
Количество штормовых дней (> 5 баллов по шкале Бофорта) ³⁵	137	12	0	3-4	0	28	0	24	-	0
Продолжительность дней высоты волн больше 3 м	20	0	0	2	0	10	0	30	0	0
Дноуглубление для танкеров дедвейтом 300 тыс. тонн	200,000 м ³	Не требуется	Не требуется	Не требуется	Не требуется	Не требуется	Не требуется	Не требуется	Дноуглубление с постоянным удалением наносов	Не требуется
Защищенность акватории	Открытая бухта ³⁶	Закрытая бухта	Закрытая бухта	Закрытая бухта	Закрытая бухта	Открытая бухта	Закрытая бухта	Закрытая бухта	Закрытая бухта	Закрытая бухта
Расстояние до железной дороги, км	1,5 км	2,5 км	0 км	6 км	10 км	10 км	140 км	200 км	0 км	9 км

³⁵ Колонка ВВФ по этому показателю дает данные профессора Преображенского

³⁶ Полное название Перевозной – «бухта Перевозная». Слово «бухта» происходит от немецкого слова «bucht», которое обозначает изгиб. И действительно, Перевозная – это не залив, а просто изгиб берега.

Приложение V. Проблемы строительства нефтепровода в непосредственной близости от озера Байкал.



Озеро Байкал – самая известная охраняемая природная территория России; этот участок площадью 3,150,000 га внесен в список мирового наследия ЮНЕСКО. Это самое глубоководное и самое древнее озеро содержит 20% мировых запасов пресной воды. Ни в одном другом озере мира, даже в озере Виктория в Африке, нет столько пресной воды.

Более 80% животных, обитающих в озере и в его окрестностях, встречаются только здесь. Сюда включаются такие животные, как байкальский осетр и байкальская нерпа.

ОАО «Транснефть» представила два маршрута к северу от озера Байкал на государственную экологическую экспертизу. Один из маршрутов, проходящий в 12 км от берега озера, был отклонен правительством в 2003 году из-за угрозы для озера.

Ответственные лица выбрали второй маршрут, который проходит в 80 км от озера. Но местные власти и НКО выявили, что ОАО «Транснефть» начало нелегальные рубки вдоль маршрута,

который лежит в менее одного километра от озера. Этот маршрут следует по уже существующим железнодорожным путям и был бы гораздо дешевле, чем более отдаленный от озера вариант. Росприроднадзор, Служба Министерства природных ресурсов, расследовала жалобы и зарегистрировала нарушения. 15 июня 2005 года Министерство, совместно с российскими НКО, организовало пресс-конференцию и сообщило журналистам о нарушениях возле озера Байкал.

Росприроднадзор подал судебные иски на субподрядчиков, которые работают над строительством нефтепровода возле озера Байкал.

ОАО «Транснефть» часто заявляет, что действует в рамках российского законодательства, но СМИ цитируют слова Президента ОАО «Транснефть» гн. Вайнштока, что ОАО «Транснефть» не отвечает за нарушения, совершенные его субподрядчиками. Тем не менее, ОАО «Транснефть» по меньшей мере, морально ответственно за ущерб, причиненный озеру Байкал.

СМИ также цитируют высказывания ОАО «Транснефть», что природные условия не позволяют построить нефтепровод вдоль самого северного маршрута, и что туда невозможно привезти рабочих, не говоря уже о тяжелой технике. Почему же тогда ОАО «Транснефть» представила этот вариант маршрута на экологическую экспертизу, если там невозможно построить нефтепровод?

На карте отмечены различные варианты маршрута нефтепровода возле озера Байкал:

1. Маршрут, который был отклонен в 2003 году,
2. Одобренный маршрут,
3. Маршрут в менее одного километра от озера (нелегальные рубки и изыскательские работы на этом маршрут имели место в 2005 году).

Обратите внимание на одобренный маршрут, который проходит за водоразделом. В этом случае пересекаемые нефтепроводом реки не принесут разливы нефти в озеро.

На общественных слушаниях в августе 2005 года ОАО «Транснефть» представила незаконный маршрут, который проходит в километре от озера, в качестве официально одобренного варианта.

Приложение VI. Открытое письмо премьер-министру Японии

Ниже Вы найдете петицию, подписанную представителями 39 организаций и отправленную премьер-министру Японии Коицзуми и его кабинету министров. Японское правительство предложило профинансировать проект нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» в форме ссуды с небольшим процентом. Подписавшиеся организации просят Японию убедить Россию пересмотреть решение о строительстве терминала нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» в Амурском заливе. Ответ не был получен.

Письмо премьер-министру Японии, 14 марта 2005 г.

Junichiro Koizumi
Office of the Prime Minister of Japan
Cabinet Secretariat
1-6-1 Nagata-cho, Chiyoda-ku
Tokyo 100-8914 JAPAN
Fax: +81-3-3581-3883
E-mail: jpm@kantei.go.jp, kanteihp-info@cas.go.jp

Ваше Превосходительство!

Мы, нижеподписавшиеся организации, уважительно просим Вас, Премьер-министра Японии, и Ваш Кабинет Министров убедить Российскую Федерацию и российскую нефтяную компанию «Транснефть» пересмотреть план строительства нефтепровода через сейсмоопасную зону Северо-Муйского хребта возле озера Байкал в чистую бухту Перевозная в Амурском заливе на юго-западе Приморского края. Мы не все возражаем против самого строительства нефтепровода к побережью Японского моря, но мы все против его прохождения через уязвимые экосистемы в районе озера Байкал и на юго-западе Приморья, а также строительства нефтеналивного терминала в бухте Перевозная.

Предлагаемое место для терминала в бухте Перевозная в Амурском заливе — наихудший вариант на Российском Дальнем Востоке для размещения терминала и нефтеперерабатывающего завода в силу многих причин.

Бухта Перевозная — открытая бухта, и в случае утечки нефти, водные течения разнесут нефть на большое расстояние. В Перевозной, интенсивное судоходное движение танкеров между островами в штормовую погоду увеличивает вероятность огромной утечки нефти. Бухта Перевозная достаточно мелководна, и чтобы добраться до этой бухты и из нее, танкерам придется проходить через цепь небольших островов в Амурском заливе. Хасанский район, где находится бухта Перевозная, является важной экономической зоной в сфере туризма, марикультуры и рыбного промысла. Местное население зависит от этой деятельности и поэтому выступает категорически против строительства нефтяного терминала, о чем свидетельствуют недавно проведенные общественные слушания. Утечки нефти в Амурский залив будут представлять угрозу загрязнения:

- Наиболее популярных в Приморском крае пляжей и курортов, которые ежегодно посещают десятки тысяч туристов;

- Прибрежной зоны г. Владивостока, которая расположена напротив бухты Перевозная в Амурском заливе;
- Основных в Приморском крае коммерческих хозяйств по разведению марикультуры и нерестовых рек, от которых зависят местные российские моряки,
- Дальневосточного морского биосферного заповедника: единственного в России морского заповедника и ареала обитания крупных популяций морских млекопитающих и птиц. Дальневосточный морской заповедник известен богатым биоразнообразием и является местом нереста морских видов, мигрирующих по всему Японскому морю. Разлив нефти по пути к бухте Перевозной мог бы достигнуть Морского заповедника за несколько часов.

Если нефтепровод «Транснефти» направится в Перевозную, то он пройдет через две охраняемые природные территории на юго-западе Приморского края: заказник «Барсовый» и заповедник «Кедровая Падь». «Кедровая Падь», старейший заповедник в России, недавно получил статус биосферного заповедника ЮНЕСКО. Юго-запад Приморья – это один из самых богатых биологическим разнообразием регионов России: на его территории обитает 30% исчезающих краснокнижных видов, включая амурского тигра и дальневосточного леопарда, признанные Всемирным Союзом Охраны Природы (МСОП) как виды, находящиеся под угрозой исчезновения. Дальневосточный леопард, популяция которого насчитывает в настоящее время около тридцати особей, является одним из самых редких представителей семейства кошачьих в мире. Негативные воздействия нефтепровода с терминалом на юго-западе Приморского края, единственном месте обитания леопарда, могут привести к его полному вымиранию.

Есть разумные альтернативы данному планируемому маршруту, которые уменьшили бы угрозы от эксплуатации нефтепровода. Альтернативные варианты лучше бухты Перевозная с экономической и экологической точек зрения.

Одним из альтернативных мест для терминала нефтепровода является залив Находка, промышленный порт с действующими нефтяными терминалами. Если бы терминал был построен в заливе Находка, то никакие существующие особо охраняемые территории не оказались бы под угрозой, и поскольку залив Находки более закрытый, чем Перевозная, то меньше угроза распространения утечки океаническими течениями. Строительство нефтяного терминала в уже развитом порту г. Находки было бы и более рентабельно, чем строительство нового терминала в Перевозной. Важным преимуществом строительства терминала в Находке является большая безопасность для перевозки нефти в Японском море. Порт Находки еще не отвечает международным стандартам безопасности нефтяного транспорта. Народ Японии пострадал от этого, когда произошел разлив нефти с судна «Находка» около западного побережья Японии в 1997 г. Порт с международными стандартами по безопасности не позволил бы такому ветхому судну грузить и перевозить нефть. Порт Находка находится в аварийном состоянии, но нефтепровод «Транснефти» привлек бы значительные инвестиции для порта Находка, которые значительно улучшили бы стандарты по безопасности транспортировки нефти в Японском море.

Мы также обеспокоены планами провести нефтепровод через чрезвычайно сейсмоопасную зону к северу от озера Байкал. В предлагаемом маршруте через Северо-Муйский хребет нефтепровод может быть поврежден землетрясениями, обвалами, селевыми потоками, и другими геологическими событиями, которые принесли бы немалые экономические потери и повлекли бы непоправимое загрязнение бассейна озера Байкал. Крайне важно, чтобы Премьер-министр Японии поддержал только такой маршрут нефтепровода, который не будет представлять угрозу сложившемуся образу жизни людей и не нарушит уязвимых природных территорий.

Японское правительство несет ответственность и имеет возможность повлиять на то, чтобы нефтепровод "Восточная Сибирь - Тихий океан" строился по лучшим международным экологическим стандартам, не причиняя вреда окружающей среде и повышая безопасность

перевозки нефти в Японском море. Так как Япония будет основным инвестором данного проекта, мы считаем, что Вы должны немедленно принять меры, чтобы данный проект соответствовал лучшим примерам из мировой практики

Мы просим Вас официально известить Россию, что Япония будет участвовать в проекте только в том случае, если будет проведен полный анализ всех возможных экологических и социологических угроз, в том числе двух самых серьезных: расположение терминала в бухте Перевозной на юго-западе Приморского края и прохождение нефтепровода через сейсмоопасную зону к северу от озера Байкал. Совершенствование маршрута нефтепровода и повышение стандартов безопасности позволит уменьшить финансовые риски для инвесторов нефтепровода, включая японское правительство и банки Японии.

Предлагаемый в настоящее время маршрут нефтепровода через Северо-Муйский хребет в бухту Перевозная нарушит уязвимые экосистемы и будет представлять угрозу редким и исчезающим видам, включая почти исчезнувшего дальневосточного леопарда. Мы, нижеподписавшиеся организации, призываем Вас и Ваш кабинет к немедленному действию, чтобы нефтепровод «Транснефти» стал безопаснее для окружающей среды и в целом для всей Северо-восточной Азии.

С уважением,

(Подписи)

- Phoenix Fund
- Friends of the Earth Japan
- Pacific Environment
- World Wildlife Fund Japan
- World Wildlife Fund Russia
- Greenpeace Russia
- American Zoo and Aquarium Association
- AZA Amur Leopard Program
- Zoo New England
- Oregon Zoo
- Green Cross, Far Eastern Branch
- Tigris Foundation
- Resource Center Regional Activists Network (RC RAN)
- The Living Sea Coalition (Russian Far East)
- ISAR – Far East Social Resource Center
- Baikal Environmental Wave
- Buryat Regional Organization on Lake Baikal (BRO)
- Baikal Center for Public Environmental Initiatives (BCOEE)
- Baikal Watch
- Zelyoniy Dom “Green House” Nonprofit Organization
- Environmental Rights Center "Bellona"
- World Wildlife Fund United States, Bering Sea Ecoregion and Russia Projects
- Biodiversity Conservation Center
- NGO "Sakhalin Environment Watch"
- “Dauria” Ecological Center
- Kamchatka League of Independent Experts
- “Kaira Club”, Chukotka Public Environmental Association
- Tomsk Regional NGO "Institute of International Environmental Safety" (IIES)
- International Socio-Ecological Union
- Center for Russian Environmental Policy

- Altai Foundation
- Altai Conservancy
- Altai Assistance Project
- The Altai Project of the Center for Safe Energy
- International Rivers Network
- Rainforest Information Centre
- Totem Peoples Preservation Project
- Salinger Group, Inc.
- University of Maine Peace Studies Program
- The Morgan Bay Zendo
- Mongolian Medicine Project

Приложение VII. Контактная информация

В этом приложении мы предоставляем контактную информацию сторон, связанных с проектом нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан». В список включены компании, НКО, потенциальные инвесторы проекта, государственные органы России и лица, принимающие решение. В список не вошли организации, чье внимание сосредоточено в основном на проблеме прохождения нефтепровода возле озера Байкал.

Организация	Контактная информация	Ф.И.О.	Комментарии / Участие
Московские общественные организации			
Гринпис (Россия)	+7-095-2574116 rvazhenk@ru.greenpeace.org	Иван Блоков Роман Важенок	Озеро Байкал и медиа-кампания
ВВФ (WWF) (Россия)	+7-095-7270939 ichestin@wwf.ru EShvarts@wwf.ru	Игорь Честин (директор) Евгений Шварц	Ведение кампании внутри России
Международный фонд защиты животных (Россия)	7-095-9333411 mvorontsova@ifaw.org	Мария Воронцова (директор)	Спонсор полевых проектов
Экоюрис	+7-095-9387001 ecojuris@online.ru	Виктор Горохов	Судебные процессы/ разбирательства
НКО и ученые, действующие на российском Дальнем Востоке			
Фонд «Феникс»	+7-4232 – 205048 Phoenix@mail.primorye.ru www.phoenix.vl.ru	Сергей Березнюк (директор)	Полевые проекты, ведение кампании на местном и международном уровне
«Экодаль»	+7-4212-431751 ecodal@clinic.kht.ru	Ирина Богдан	Судебные процессы
ИСАР	+7-4232-269606 isarrfe@vlad.ru		Кампания на местном уровне. Подано заявление в прокуратуру Приморского края о прекращении нелегальных работ в Перевозной
ВВФ (WWF) (ДВ)	+7-4232-406651 ydarman@wwfrfe.ru	Юрий Дарман (директор)	Кампания на местном уровне и полевые проекты
БРОК	+7-4232-408095 swan1@vladivostok.ru	Анатолий Лебедев (директор)	Кампания на местном уровне
«Зеленый крест» (ДВ)	+7-4232-271051 ipe@vladivostok.ru	Александр Александрович Малышев (директор)	Судебные процессы/ разбирательства
Российское представительство Общества сохранения диких животных (WCS)	+7-4232-432277 dalemiq@vlad.ru	Дэйл Миккель	Полевые проекты. Общество сохранения диких животных было одной из первых западных НКО, которые стали активно заниматься природоохранными проектами на ДВР

Тихоокеанский институт географии ДВО РАН	+7-4232-427660(home) prbz@tig.dvo.ru	Профессор Борис Преображенский	Сравнение б. Перевозной с другими вариантами для размещения терминала
Институт защиты моря	+74232-515270 moninets@msun.ru	Сергей Монинец (директор)	Сравнение рисков и влияния разливов нефти в бухте Перевозной и Находке.
Государственные органы, чиновники и лица, принимающие решение (г. Москва)			
«Транснефть»	+7-095-9508178 +7-095-9508135 +7-095-9514889 (PR off) transneft@transneft.ru	Семен Вайншток (президент)	Нефтяная компания - монополист ведет проект нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан»
Министерство природных ресурсов	+7-095- 2545455 o_mitvol@mpr.gov.ru	Олег Митволь (заместитель руководителя Росприроднадзора)	Гн. Митволь ездил с Гринпис на озеро Байкал для проверки фактов нелегального строительства и провел вместе с Гринпис пресс-конференцию.
Президент Российской Федерации	www.kremlin.ru/eng/articles/send_letter_Eng1.shtml	Владимир Путин	Почтовый адрес есть на веб-сайте, откуда можно отправлять электронные сообщения (e-mails)
Ростехнадзор	+7-095-9123911 gosatomnadzor@gan.ru	Андрей Малышев (руководитель)	Ответственный за первую стадию проведения государственной экологической экспертизы
Государственные органы, чиновники и лица, принимающие решение (г. Владивосток)			
Росприроднадзор по Приморскому краю (ГУПР)	+7-4232-437793 gupr@narod.ru	Борис Цой (заместитель руководителя Росприроднадзора по Приморскому краю)	ГУПР всегда открыто выступал против терминала в бухте Перевозная
Администрация Приморского края	+7-4232-209210/ 209269	Губернатор Сергей Дарькин Вице-губернатор В.Горчаков	Администрация Приморского края поддерживала вариант в Перевозной, но недавно Сергей Дарькин заявил, что у него нет предпочтений, где строить терминал. Однако, администрация продолжает контролировать местные СМИ, размещающие информацию по Перевозной.
Международные организации			
UNESCO MAB (Россия)	+7-095-1246000 mab.ru@relcom.ru	Валерий Неронов (заместитель председателя)	Если терминал будет построен в Перевозной, то два биосферных заповедника подвергнутся негативному влиянию. ЮНЕСКО против размещения терминала в Перевозной.
UNESCO MAB (Int)	j.robertson@unesco.org +33-1-45684052	Jane Robertson	против размещения терминала в Перевозной.

IUCN	41/22/999-0155 jane.smart@iucn.org urs.breitenmoser@ivv.unibe.ch http://iucn.org	Jane Smart-head Species Program UrsBreitenmoser, Cat Specialist Group	Международный союз охраны природы (IUCN) направил письмо Президенту России Владимиру Путину, чтобы выразить свое беспокойство о планах строительства в бухте Перевозной.
EAZA	+31-20- 5200750 koen.brouwer@nvdzoos.nl	Koen Brouwer	Ассоциация европейских зоопарков направила письмо Президенту России Владимиру Путину с просьбой не строить терминал в Перевозной. Ответ не получен.
AZA	Solson@aza.org pfefferkornc@metro.dst.or.us	Steve Olson (Director of Government Affairs) Chris Pfefferkorn (N. American Amur leopard breeding coord)	24 зоопарка, совместно с американской Ассоциацией зоопарков и аквариумов, направили письмо Президенту России Владимиру Путину с просьбой не строить терминал в Перевозной.

Международные общественные организации

Pacific Environment	+1-415-399-8850x301 dkgordon@pacificenvironment.org www.pacificenvironment.org	David Gordon (директор)	Кампания на международном уровне / проекты в России
Zool. Soc. London	+44-20-7449 6455 Sarah.Christie@zsl.org www.amur-leopard.org www.zsl.org	Sarah Christie (Carnivore & People Programme)	Кампания на международном уровне / спонсор полевых проектов / Программа по разведению в неволе амурского тигра и дальневосточного леопарда
Tigris Foundation	Via 7-4232-205048 mhotte@inter.nl.net www.tigrisfoundation.nl	Michiel Hötte (dir)	Кампания на международном уровне / полевые проекты
AMUR	+44-1225851251 sj.miller@ukonline.co.uk www.amur.org.uk	Sharon Miller	спонсор полевых проектов
David Shepherd Wildlife Foundation (DSWF)	44-1-483-272323 mel@davidsshepherd.org www.davidsshepherd.org	Melanie Shepherd	Кампания на международном уровне / спонсор полевых проектов /

Потенциальные инвесторы и партнеры проекта нефтепровода

BP - TNK	+7-095-7777707 +7-095-7458958 company@tnk-bp.ru www.tnk-bp.com	Peter Henshaw (spokesman)	50% принадлежит British Petroleum. BP-TNK проявляет интерес к строительству терминала.
----------	---	---------------------------	--

Japan Public Bank JBIC (Japan Bank for International Cooperation)	+81-3-5218-3101 +81-3-52183100 (PR off) +81-3-5218-3946 (Fax) www.rotobo.or.jp Examiner Environmental Guidelines sinsayaku@jbic.go.jp	Mr. Kyosuke Shinozawa (Governor) Mr. Negishi (PR)	JBIC обсуждает проект с российскими бизнесменами и чиновниками, но отказывается от диалога с российскими НКО и учеными.
РОТОВО (японская ассоциация по торговле с Россией и Восточной Европой «РОТОВО»)	+81-3-3551-6215 hochi@rotobo.or.jp	Mr. Tasuku Takagaki, Chairman	РОТОВО направила в Приморский край делегацию из представителей компаний, заинтересованных в капиталовложении в проект по строительству терминала. Отказывается от диалога с российскими НКО и учеными.
MIZUHO Corporate Bank	+81-3-5224-1111 +81-3-5222-5019 Osamu.odawara@miz uho-cb.co.jp	Mr. Osamu Odawara (equator Principles)	Самый крупный банк Японии. Участвует в нефтегазовом проекте «Сахалин», заинтересован в нефтяных проектах в Приморском крае. Желает вести диалог с российскими НКО и учеными. Единственный японский банк, подписавший «Экваториальные принципы».
Barclays Capital	+44-20-7623 2323 cyrus.ardalan@barcap .com	Cyrus Ardalan (Vice President)	Сформировал консорциум, чтобы предоставить заем в 250 млн. долларов США на осуществление проекта «Транснефти» по строительству Балтийской нефтепроводной системы. Проявляет интерес к проекту нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан».