1.4.7. Транспорт

1.4.7.1. Байкальский флот

(Восточно-Сибирский филиал ФГУ "Российский Речной Регистр", ОАО "Восточно-Сибирское речное пароходство", Отдел Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России по Иркутской области, Центр Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России по Республике Бурятия)

Во исполнение ФЗ «Об охране озера Байкал», постановлением Правительства РФ от 30.08.2001 № 643 «Об утверждении перечня видов деятельности, запрещенных в центральной экологической зоне Байкальской природной территории» запрещена деятельность внутреннего водного транспорта в части использования плавучих средств (за исключением маломерных судов), не имеющих устройств по сбору и сдаче нефтесодержащих, льяльных, хозяйственно-бытовых сточных вод и отходов производства и потребления.

Внутренний водный транспорт

Озеро Байкал входит в «Перечень внутренних водных путей Российской Федерации», утвержденный распоряжением Правительства РФ от 19.12.2002 № 1800-р, относится ко II группе водных путей с их протяженностью 2356 км.

Флот, задействованный на оз. Байкал и состоящий в 2005 году на классификационном учете в Восточно-Сибирском филиале Российского Речного Регистра, представлен: 1) разъездными и прогулочными судами; 2) сухогрузными, пассажирскими, экспедиционными, научно-исследовательскими судами; 3) грузо-пассажирскими паромами; 4) самоходными буксирами; 5) судами с динамическими принципами поддержания; 6) обстановочными судами.

В таблице 1.4.7.1.1 представлены данные классификационного учета судов на оз. Байкал в 2002-2005 гг.

Таблица 1.4.7.1.1

Данные классификационного учета судов на оз. Байкал в 2002-2005 гг.

единиц

Показатель	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
1. Принадлежность судов:				
- ведомственные	40	41	34	36
- коммерческих организаций	144	145	158	160
- личного пользования	70	72	81	98
Всего	254	258	273	294
2. Типы судов:				
самоходные, в т.ч.:	254	258	273	294
- буксиры	32	33	38	42
- служебно-разъездные	101	104	158	165
- обстановочные	3	3	3	6
- грузо-пассажирские	25	25	29	33
- научно-исследовательские	5	5	5	4
- другие	88	88	40	44
Всего	254	258	273	294
3. Характер плавания:				
- перевозка людей	19	19	20	21
- хозяйственная деятельность	235	239	253	273
- прочие				
Всего	254	258	273	294
4. Районы плавания:				
- акватория оз. Байкал	254	258	273	294

За предотвращением загрязнения внутренних водных путей при эксплуатации судов на озере Байкал осуществляются: государственный надзор, технический надзор, отраслевой контроль, производственный контроль.

Государственный надзор на Байкале в 2005 г. осуществляли Восточно-Сибирское бассейновое управление государственного надзора на внутреннем водном транспорте, ФГУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии по Иркутской области» Роспотребнадзора, Байкалкомвод Росводресурсов в соответствии с законодательством.

Технический надзор. Восточно-Сибирский филиал Российского речного регистра Федерального агентства морского и речного флота осуществляет контроль за техническим состоянием плавсредств, включающий поэтапные проверки выполнения Правил Российского Речного Регистра (РРР) в процессе постройки, переоборудования, модернизации, ремонта судов, а также освидетельствование судов в процессе эксплуатации.

По результатам освидетельствования на каждое судно выдается (подтверждается) свидетельство о предотвращении загрязнения нефтесодержащими, сточными водами и мусором, установленной Правилами Российского Речного Регистра формы.

Отраслевой контроль осуществляется Государственным бассейновым управлением водных путей и судоходства (ГБУВПиС) в Восточно-Сибирском бассейне при лицензировании перевозочной деятельности и проведении контроля за расстановкой и функционированием внесудовых водоохранных технических средств. Проведение контроля за расстановкой и функционированием внесудовых водоохранных технических средств производится на основании специального Положения, утвержденного Росморречфлотом Минтранса России.

Производственный контроль осуществляется судовладельцами и капитанами перед началом навигации, а также в течение навигации и при подготовке к межнавигационному отстою (ремонту).

Санитарный надзор осуществлял ФГУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии по Иркутской области» Роспотребнадзора.

Госконтроль за внутренним водным транспортом на Байкале проводит также Байкалкомвод Росводресурсов.

Одним из наиболее крупных судовладельцев, занимающихся хозяйственной деятельностью на акватории оз. Байкал, является ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство» (ВСРП).

В 2005 г. ОАО «ВСРП» эксплуатировало 23 единицы флота, в том числе буксиры - 1, буксируемые баржи - 6, пассажирские суда - 12, другие вспомогательные суда - 4. Перевезено 35,248 тыс. тонн грузов, 75,408 тыс. пассажиров.

В структуру ОАО «ВСРП» входят:

- порт Байкал (106,834 тыс. $м^2$);
- пристань Култук (18 тыс. $м^2$);
- пристань Усть-Баргузин (29,04 тыс. $м^2$);
- пристань Нижнеангарск (28,75 тыс. $м^2$).

Суда ВСРП сдают загрязненные хозбытовые и подсланевые воды на очистку на СКПО «Самотлор» в порту Байкал. Флот сторонних организаций в части сбора подсланевых вод обслуживается на договорных началах.

За навигацию 2005 г. на СКПО «Самотлор» сдано 270,34 тонн сточных вод (в 2004 году – 362,6 тонн), нефтесодержащих вод – 499,236 тонн (в 2004 году - 729,6 тонн). Сброс очищенных вод осуществляется на 6 км истока р. Ангары в соответствии с «Актом межведомственной комиссии по условиям эксплуатации плавучих очистных станций порта Байкал». Уловленные нефтепродукты сдаются на сжигание в котельной установке гостиничного комплекса «Байкал» ЗАО «Байкал-Отель» в п. Листвянка.

Сточные воды по результатам производственного контроля ОАО «ВСРП» имели следующие показатели: БПК5 - 1,52-8 мг/дм^3, взвешенные вещества – 0-8,5 мг/дм^3, коли-индекс – 0-50 ед./дм^3, нефтепродукты – 0,13-4,5 мг/дм^3.

Сбор мусора производится в береговые контейнеры в местах базирования судов с дальнейшим вывозом на свалки.

Меры по предотвращению загрязнения оз. Байкал. *В соответствии с требованиями Федерального закона «Об охране озера Байкал», Постановлением правительства РФ от 30.08.2001 № 643 «Об утверждении перечня видов деятельности, запрещенных в центральной экологической зоне Байкальской природной территории», Федерального закона «Об охране окружающей среды» и «Правилами охраны поверхностных вод» (утв. Госкомприроды СССР 21.02.1991) по заданию Байкалприроды МПР России ФГУП «Сибгипробум» в 2002 году было разработано технико-экономическое обоснование «Сбор сточных вод и мусора с судов и других плавучих средств озера Байкал». Наиболее привлекательным вариантом определена установка несамоходных нефтеналивных барж в пунктах приема подсланевых и сточных вод без капитального строительства стационарных пунктов приема сточных вод. Затраты на содержание природоохранного комплекса по этому варианту должны были составить 2 млн. 413 тыс. рублей с себестоимостью утилизации подсланевых и сточных вод в размере 3 054 рублей за одну тонну.*

Проект предусматривал в 6 организованных на причалах приемных пунктах сбор сточных и подсланевых вод и мусора, очистку стоков и нефтесодержащих вод на существующих и проектируемых поселковых очистных сооружениях: в г. Северобайкальске, в пос. Усть-Баргузин; в пос. Листвянка; в пос. Выдрино; в пос. Култук; в р-не Малого моря (новый причал МРС). Все очистные сооружения находятся за пределами 500-метровой водоохраной зоны оз. Байкал: в г. Северобайкальске – 1 км, в п. Усть-Баргузин – 0,6 км, в п. Листвянка – 6 км, в п. Выдрино – 0,7 км, в п. Култук – 1,5 км, в МРС – 1,25 км.

Реализация этого проекта в 2005 году не осуществлялась.

Постановлением губернатора Иркутской области от 6 мая 2005 г. N 185-П "Об ограничениях эксплуатации судов в акватории озера Байкал" в целях охраны озера Байкал, в соответствии со статьями 1, 6, 19 Федерального закона "Об охране озера Байкал", постановлением Правительства Российской Федерации от 30 августа 2001 N 643 "Об утверждении перечня видов деятельности, запрещенных в центральной экологической зоне Байкальской природной территории", руководствуясь пунктом 1 статьи 33, статьей 38(1) Устава Иркутской области введены ограничения на эксплуатацию судов в акватории озера Байкал путем запрета эксплуатации судов (за исключением маломерных судов), не оборудованных устройствами по сбору и сдаче нефтесодержащих, льяльных, хозяйственно-бытовых сточных вод и отходов производства и потребления, и не имеющих документов на годность судов к плаванию. ОАО "Восточно-Сибирское речное пароходство" постановлением было поручено определить места размещения пунктов приема нефтесодержащих, льяльных, хозяйственно-бытовых сточных вод и отходов производства и потребления.

Маломерные суда

К маломерным судам относятся:

- самоходные суда валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт (75 л.с.) или с подвесными моторами независимо от мощности;

- парусные несамоходные суда валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн;

- иные несамоходные суда (гребные лодки грузоподъемностью 100 и более килограммов, байдарки грузоподъемностью 150 и более килограммов, надувные суда грузоподъемностью 225 и более килограммов).

Контроль за пользованием маломерными судами на акватории Байкала осуществляли Центр Государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС) МЧС России по Иркутской области и Центр ГИМС МЧС России по Республике Бурятия. На конец 2005 года на акватории озера Байкал зарегистрировано 4886 маломерных судов, в т.ч.:

- по Иркутской области – 1169 судов;
- по Республике Бурятия – 3717 судов.

Показатели деятельности ГИМС приведены в таблице 1.4.7.1.2.

Таблица 1.4.7.1.2

Основные показатели работы ГИМС на акватории озера Байкал за 2002-2005 годы

Показатель	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год
Иркутская область				
Зарегистрировано:				
- маломерных судов	831	1067	1095	1169
- баз (сооружений) для стоянок судов	6	6	25	7
- переправ	1	1	1	1
Проведено:				
- патрулирований	34	65	138	113
- рейдов	7	9	3	15
Зафиксировано нарушений административного законодательства	98	47	86	326
Республика Бурятия				
Зарегистрировано:				
- маломерных судов	3346	3452	3449	3717
- баз (сооружений) для стоянок судов	63	63	93	94
- переправ	-	-	-	3
Проведено:				
- патрулирований	62	52	239	323
- рейдов	71	91	91	247
Зафиксировано нарушений административного законодательства	160	212	118	335

Комиссией по проверке соблюдения природоохранного законодательства на участке всемирного природного наследия «Озеро Байкал», образованной приказом Росприроднадзора от 18.08.2005 № 201, при проверке сбора сточных и мусора с судов в акватории озера рассмотрено заключение экспертной комиссии государственной экологической экспертизы ТЭО «Сбор сточных вод и мусора с судов и других плавучих средств на озере Байкал», утверждённое приказом МПР России от 04.02.2004 № 87. Комиссия заслушала доклад директора ФГУ «Забайкальский национальный парк». Комиссия отметила:

1. Одной из причин загрязнения акватории озера Байкал является отсутствие системы пунктов сбора подсланевых вод, хозяйственно-бытовых сточных вод, отходов, образующихся на судах. Существующая схема сбора включает судно «Самотлор», находящееся в стоечном режиме в порту «Байкал», которое не эксплуатируется в расчетном режиме мощности в виду его удаленности от судов. Пункт приема в г. Северобайкальске в настоящее время не работает. Причалы в поселках Усть-Баргузин, Выдрино, Култук пунктами приема стоков с судов не оборудованы.

2. В 2002 году подготовлено Технико-экономическое обоснование «Сбор сточных вод и мусора с судов и других плавучих средств на оз. Байкал», которое получило положительное заключение государственной экологической экспертизы. В ТЭО предусмотрено создание шести приемных пунктов, расположенных на побережье озера Байкал, в том числе Северобайкальск, Усть-Баргузин, Выдрино, Култук, Листвянка.

Рекомендации Комиссии приведены в приложении 2.2, а общие сведения о ее работе в подразделе 2.5.

1.4.7.2. Автомобильный транспорт

(Территориальные органы Федеральной службы государственной статистики по Республике Бурятия, Иркутской области, Читинской области; Территориальные органы Росприроднадзора по Республике Бурятия и Иркутской области, администрация г. Иркутска)

В Байкальском регионе (Иркутской области, Республике Бурятия, Читинской области, Усть-Ордынском Бурятском автономном округе) на автомобильный транспорт приходится 9 % перевозимых грузов и около 80 % перевозки пассажиров.

В Иркутской области и УОБАО на БПТ в 2005 г. насчитывалось 294,8 тыс. автомобилей, из них 278,5 тыс. - легковые. Уровень автомобилизации составляет 212 автомобилей на 1000 чел. населения. Перевезено грузов в 2005 г. 23,91 млн. т (101,7% от уровня 2004 г.), из них 20,68 млн. т – в Иркутской области. Пассажиров перевезено 35,54 млн. чел.

В Республике Бурятия перевезено 6,09 млн. т грузов (в 2004г. -5,82 млн. т) и 14,24 млн. пассажиров (в 2004 г. - 10,71 млн. чел.). Уровень автомобилизации составляет 127,5 автомобилей на 1000 чел. населения (в 2004 г.- 125,3 автомобилей на 1000 чел. населения).

В Читинской области в районах, расположенных на БПТ, перевезено 1,0 млн. т грузов, 1,53 млн. пассажиров. Количество автомобилей – 32, 77 тыс. единиц, в том числе легковых – 24,73 тыс. единиц. Уровень автомобилизации в районах Читинской области, относящихся к БПТ, составляет 157,9 автомобилей на 1000 чел. населения.

В таблице 1.4.7.2.1 приведены данные о выбросах от автотранспорта в экологических зонах БПТ по субъектам Федерации.

Таблица 1.4.7.2.1

Выбросы от автотранспорта в экологических зонах БПТ по субъектам Федерации

Показатели	Всего	ЭЗАВ (Иркутская область и УОБАО)	ЦЭЗ		БЭЗ	
			Иркутская область	Республика Бурятия	Республика Бурятия	Читинская область
1. Объем выбросов, тыс. т						
- 2004 г.	109,66	45,89	1,87	2,22	57,68	2,0
- 2005 г.	213,28	136,2*	8,3	2,43	64,07	2,29
- 2005 г./2004 г., %	194,5	296,8	443,9	109,4	111,1	114,5
Доля в выбросах по БПТ, %						
- 2004 г.	100,0	43,87	1,8	1,08	51,25	2,0
- 2005 г.	100,0	63,9	3,9	1,1	30,0	1,1

*) Примечание: Данные по выбросам в 2004 г. в Иркутской области приведены на основе сведений Росприроднадзора. Выбросы по Иркутской области и УОБАО в 2005 г. рассчитаны, исходя из числа автомобилей и уровня выбросов от одного автомобиля, наблюдаемых в Республике Бурятия в 2005 г. – 0, 49 т.

1.4.7.3. Железнодорожный транспорт

(«Восточно-Сибирская железная дорога» филиал ОАО «Российские железные дороги»)

Железнодорожные перевозки в БПТ осуществляет Восточно-Сибирская железная дорога - филиал ОАО «Российские железные дороги» (ВСЖД). Структурными подразделениями ВСЖД на БПТ являются: Иркутское, Улан-Удэнское, Северобайкальское отделения дороги. На долю ВСЖД приходится 88,3 % грузооборота, выполненного всеми видами транспорта. Основной объем грузоперевозок в 2005 году пришелся на нефтеналивные грузы – 31,8% (в 2004 году - 26 %), уголь – 22,3% (в 2004 году - 28,9 %), лес – 15,4% (в 2004 году - 16 %), железную руду – 12,5% (в 2004 году - 12 %).

Основной объем грузоперевозок осуществляется на электрической тяге. Общая эксплуатационная длина железной дороги в БПТ составляет 1432 км, из которых в экологической зоне атмосферного влияния – 391 км, центральной экологической зоне – 327 км, буферной экологической зоне – 714 км. Основная часть железной дороги – 978 км (68%) БПТ находится на территории Республики Бурятия.

Показатели загрязнения центральной и буферной экологических зон БПТ от стационарных источников предприятий железнодорожного транспорта приведены в таблице 1.4.7.3.1.

Таблица 1.4.7.3.1

Показатели загрязнения предприятиями железнодорожного транспорта центральной и буферной экологических зонах БПТ

Наименование показателя	Центральная экологическая зона						Буферная экологическая зона		Итого	
	500-метровая водоохр. зона		Прочие территории		Всего ЦЭЗ					
	2004 г.	2005 г.	2004 г.	2005 г.	2004 г.	2005 г.	2004 г.	2005 г.	2004 г.	2005 г.
1. Объем выбросов, тыс. тонн	1,906	0,362	0,128	3,646	2,035	4,008	2,346	1,989	6,415	10,005
2. Объем отходов, тыс. тонн	18,303	19,866	4,233	7,235	22,536	27,101	118,363	121,26	163,435	175,462

Из таблицы следует, что в центральной экологической зоне в 2005 г. в сравнении с 2004 годом произошло увеличение образования выбросов и отходов от стационарных источников железнодорожного транспорта в БПТ (без экологической зоны атмосферного влияния).

1.4.7.4. Трубопроводы

(ВостСибНИИГГиМС ФГУНПГП «Иркутскгеофизика»)

Действующие трубопроводы. В настоящее время на БПТ действуют трубопроводы, обеспечивающие поставку нефти для переработки на ОАО "Ангарская нефтехимическая компания" и транспортировку продуктов нефтепереработки:

- нефтепровод "Омск - Ангарск";
- этиленопровод "Ангарск - Саянск" (поставка этилена на ОАО "Саянскхимпласт" и ОАО "Усольехимпром");
- керосинопровод "Ангарск - аэропорт "Иркутск".

Указанные объекты функционируют в экологической зоне атмосферного влияния БПТ и непосредственной угрозы озеру Байкал аварийными ситуациями не представляют.

В 2005 году по данным отдела экологии администрации Ангарского муниципального образования из-за несанкционированных врезок в действующий нефтепровод Омск–Ангарск (владелец ОАО АК «Транснефть») только на территории Ангарского района произошло 3 аварии. Самая крупная случилась 30.11.2005, когда возле федеральной трассы М-53 Ангарск-Иркутск, в 400 м от ТЭЦ-10, на площади 3600 м^2 разлилось 6 тонн нефти. По факту незаконной врезки было возбуждено уголовное дело. Загрязненный грунт вывезен, обработан сорбентами, вывезена для утилизации нефтяная эмульсия, проведена рекультивация почвенного слоя.

С 1993 по 2005 год на иркутском участке нефтепровода Омск-Ангарск аварии происходят раз в два года с изливом нефти до 40 тыс. т (поселок Тыреть, март 1993 г.). **В последние годы значительно возросло число незаконных врезок в этот нефтепровод. Милиция и собственные службы безопасности компании «Транснефть» вынуждены проводить специальные операции.**

Проектируемый нефтепровод. В декабре 2004 года экспертная комиссия государственной экологической экспертизы, организованная Ростехнадзором, дала положительное заключение на «Обоснование инвестиций в строительство нефтепроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВС-ТО). Заказчик - ОАО «АК «Транснефть». В соответствии с Обоснованием инвестиций трасса нефтепровода должна пройти вне границ участка всемирного природного наследия за пределами водосборного бассейна озера Байкал (см. рис. 1.4.7.4.1).

До принятия решения компанией «Транснефть» о маршруте прохождения нефтепровода ВС-ТО существовали и другие варианты его трассы. Так, на Межрегиональном совещании «Перспективы освоения месторождений углеводородного сырья Восточной Сибири и Дальнего Востока», организованном МПР России и состоявшимся в Якутске 18-19 февраля 2004 года, обсуждалось три варианта маршрута:

- «Южный»: Ангарск – Улан-Удэ – Чита – Сковородино – Магдагачи – Шимановск – Благовещенск – Хабаровск – Находка;

- «Северный»: Ангарск – Нижнеангарск – Тында - Сковородино – Магдагачи – Шимановск – Благовещенск – Хабаровск – Находка;

- Вариант Правительства Республики Саха (Якутия): Тайшет – Усть-Кут – Киренск – Ленск – Олекминск – Алдан – Тында - Сковородино – Магдагачи – Шимановск – Благовещенск – Хабаровск – Находка.

Распоряжением Правительства от 31.12.2004 № 1737-р принято предложение Минпромэнерго России и ОАО «АК «Транснефть» с учетом положительного заключения государственной экологической экспертизы о проектировании и строительстве единой нефтепроводной системы ВС-ТО по маршруту

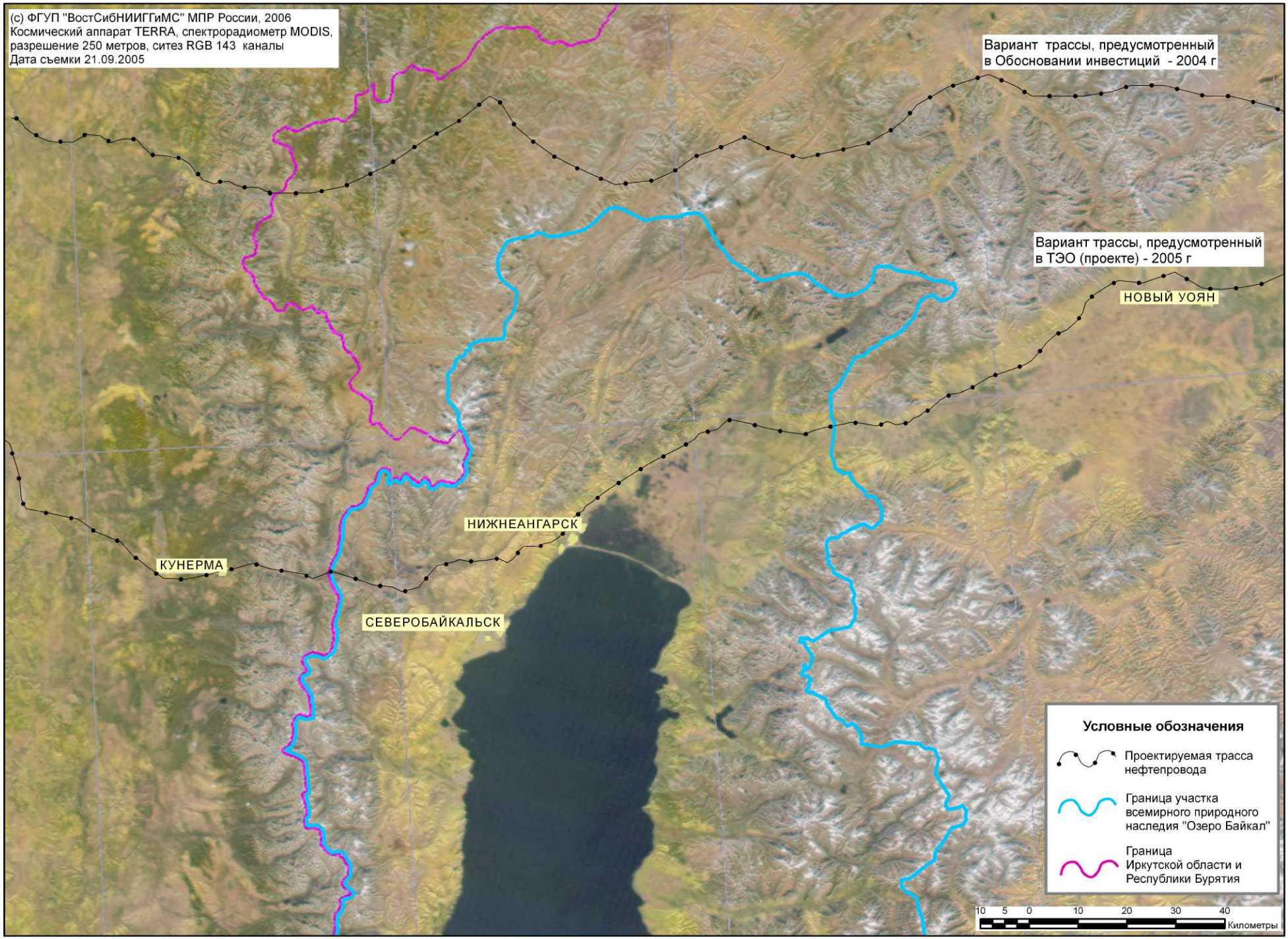

Рис. 1.4.7.4.1. Трассы прохождения трубопроводной системы "Восточная Сибирь - Тихий Океан" в районе озера Байкал

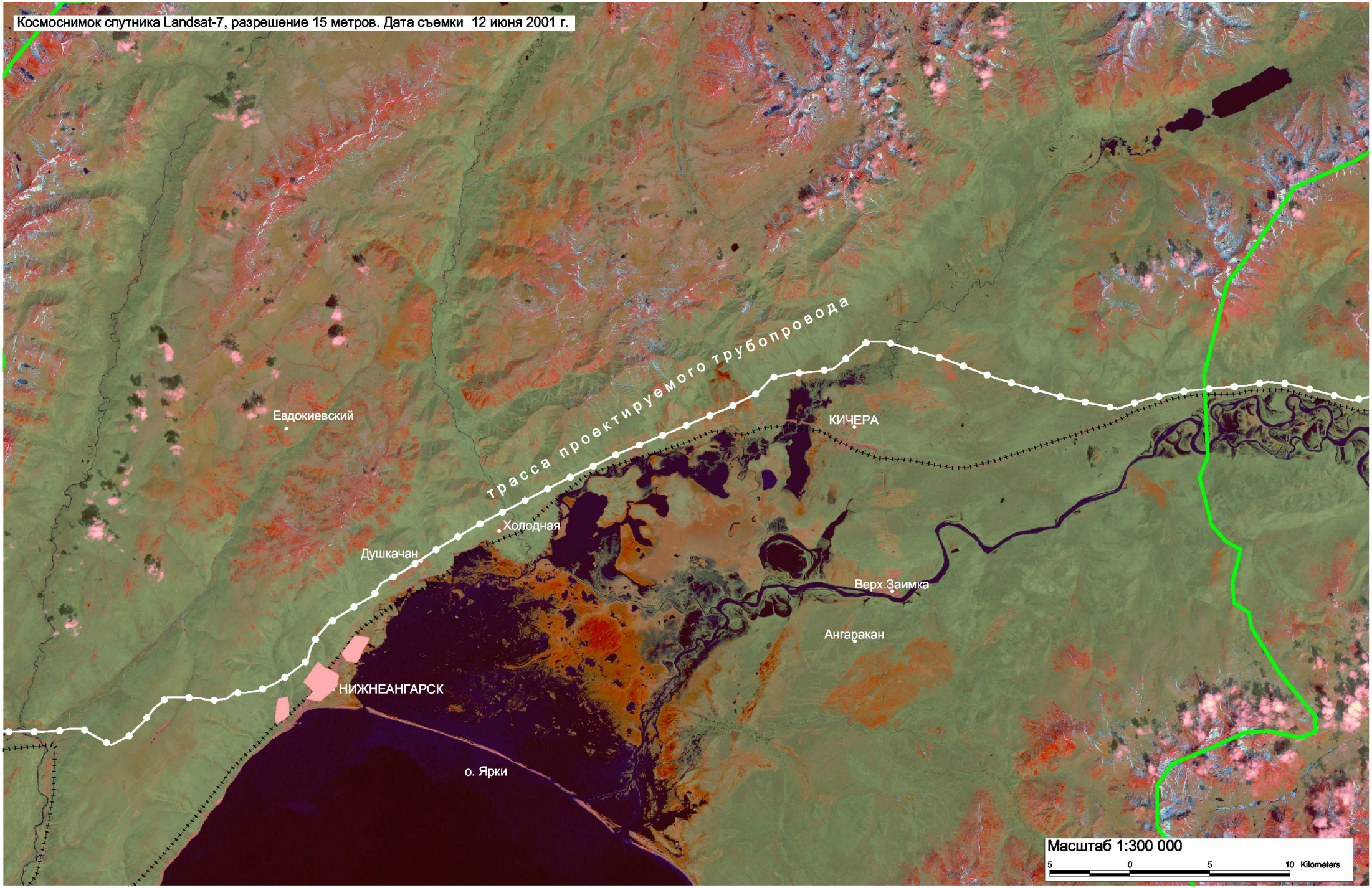

Рис. 1.4.7.4.2. Дельта рек Кичера и Верхняя Ангара, залив Ангарский Сор и остров Ярки - часть экосистемы Северного Байкала, подвержанная риску разрушения в результате аварии на нефтепроводе "Восточная Сибирь - Тихий океан"

Тайшет (Иркутская обл.) – Сковородино (Амурская обл.) – бухта Перевозная (Приморский край). Распоряжением, в частности, поручено:

- МПР России разработать программу геологического изучения и предоставления в пользование месторождений углеводородного сырья Восточной Сибири и Дальнего Востока и по согласованию с Минпромэнерго России и Минэкономразвития России утвердить ее;

- Минпромэнерго России, Минэкономразвития России и МПР России совместно с компанией «Транснефть» определить до 1 мая 2005 г. этапы строительства трубопроводной системы «Восточная Сибирь - Тихий океан» с учетом программы предоставления в пользование месторождений углеводородного сырья Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Минпромэнерго России своим приказом от 26.04.2005 № 91 с учетом мнения Минэкономразвития России и МПР России:

- определило этапы строительства трубопроводной системы ВС-ТО;

- установило, что начало строительства следует осуществить после подготовки технико-экономического обоснования (проекта) и проведения его государственной экспертизы;

- создало в целях эффективного взаимодействия заинтересованных федеральных органов исполнительной власти рабочую группу по осуществлению координации, мониторинга и контроля мероприятий по проектированию и строительству трубопроводной системы «Восточная Сибирь-Тихий океан».

Этот беспрецедентный проект характеризуется следующими показателями (по Обоснованию инвестиций):

- производительность нефтепровода – 80 млн. т/год (первый этап – 30 млн. т/год);
- протяженность трассы – 4188 км, в т.ч. надземная прокладка – 583 км (14 %);
- диаметр нефтепровода – 1220 мм;
- количество нефтеперекачивающих станций – 44, в т.ч. 14 – с резервуарным парком, 30 – без резервуарного парка;
- объем резервуарного парка - 3300 тыс. $м^3$;
- переходов рек – 174, в т.ч. методом наклонно-направленного бурения – 31, методом микротоннелирования – 7;
- переходов железных дорог – 7, автодорог – 43;
- срок строительства – 3 года (35 месяцев);
- потребность в кадрах строителей – 3000 чел.;
- численность обслуживающего персонала – 9664 чел., в т.ч. для морского нефтеперегрузочного комплекса – 1412 чел.;
- общая стоимость сооружения нефтепровода ВС-ТО оценивается в 11,5 млрд. долл., первый этап – в 6,6 млрд. долл.

Нефтепроводная система ВС-ТО имеет для России крупное экономическое и геополитическое значение. Сооружение нефтепровода до побережья Японского моря позволит решить следующие стратегические задачи:

- развитие ресурсной базы жидких углеводородов Восточной Сибири;
- экономическое развитие Восточно-Сибирского и Дальневосточного регионов (стимулирование развития инфраструктуры и сопряженных отраслей, создание новых рабочих мест, формирование благоприятного инвестиционного климата);
- увеличение поступлений в бюджет России;
- выход на перспективный рынок стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Северной Америки.

Компания «Транснефть» является крупнейшим в мире оператором по транспортировке нефти. 100 % акций предприятия принадлежит государству. От 93 до 95 % всей российской нефти перекачивается по трубопроводам "Транснефти", общая протяженность которых составляет более 48 тыс. км. Компании принадлежит более 60 дочерних предприятий, 10 магистральных трубопроводов, 365 станций по перекачке нефти. "Транснефть" поставляет "черное золото" на 28 нефтеперерабатывающих заводов в России. Компания была создана согласно Указу Президента РФ от 17 ноября 1992 г. № 1403 “Об особенностях приватизации и преобразования в акционерные общества государственных предприятий, производственных и научно-производственных объединений нефтяной, нефтеперерабатывающей промышленности и нефтепродуктообеспечения” в связи с прекращением деятельности Миннефтепрома СССР и ликвидацией в декабре 1991 г. Главтранснефти, объединявшей 16 управлений, обслуживавших 70 тыс. км магистральных нефтепроводов.

Следующим, после Обоснования инвестиций, этапом инвестиционного цикла согласно принятому в России порядку является разработка «Технико-экономического обоснования (проекта)» - ТЭО (проекта). Компания «Транснефть», приступив к данной разработке в начале 2005 года, приняла решение об изменении трассы прохождения нефтепровода в районе озера Байкал – а именно, о переносе ее с маршрута, определенного в прошедшем экспертизу «Обосновании инвестиций» и проходящего за границами водосборного бассейна Байкала, на маршрут, который проходит гораздо южнее – на небольшом расстоянии от Байкала и впадающих в него крупных рек – Кичера и Верхняя Ангара, вдоль трассы БАМ от пос. Нижнеангарск через пос. Новый Уоян до ст. Ангаракан (см. рис. 1.4.7.4.1). Уже в марте месяце инженерные изыскания для составления ТЭО (проекта) велись по этому южному варианту трассы. Ее маршрут стал общеизвестен в апреле 2005 года, а основные проектные решения по этому участку были представлены компанией «Транснефть» для общественных слушаний в июле.

В результате этого решения риск аварийных ситуаций на нефтепроводе стал представлять угрозу Байкалу. Более того, этот риск был повышенным по сравнению с другими участками трассы, так как маршрут:

- проходил через область активных неотектонических процессов, сопровождаемых сильными землетрясениями, оползневыми, селевыми и лавинными явлениями;
- пересекал речные долины, заложенные, как правило, по тектоническим нарушениям или опущенным блокам земной коры – грабенам;
- пролегал по территориям, где присутствуют многолетняя мерзлота, морозное пучение, наледи, наводнения, сильные ветра с лесоповалами, лесные пожары.

Объемы аварийных розливов нефти могут измеряться тысячами тонн .

Возможный ущерб от последствий аварий на нефтепроводе будет складываться из следующих факторов:

1. **Прямой исчисляемый ущерб.** Он может быть оценен в соответствии с действующими нормативами оценки ущерба от загрязнения водных объектов и может составить 5-10 млрд. руб.

2. **Разрушение уникальной экосистемы**. Попав в воду Байкала, легкие фракции нефти будут покрывать водную поверхность, тяжелые – осядут на дно, часть углеводородов перейдет в растворимые формы. Начнется неминуемое разрушение пищевой цепи Байкальской экосистемы. Так, образование пленки на поверхности воды не даст развиваться основной кормовой базе байкальской биоты – фитопланктону, вязкие и твердые нефтепродукты на дне подорвут донные бентосные сообщества. Далее

разрушение пойдет по другим элементам пищевой цепи – микробиологические организмы, зоопланктон, рыбы, нерпа.

Методики прогноза масштабов и скорости изменения экосистемы Байкала, давно именуемой «фабрикой чистой воды», в зависимости от объема попавшей в него нефти – нет. В любом случае эти изменения будут негативными, а процесс самовосстановления этой хрупкой «машины», если и будет развиваться, то может затянуться на сотни лет.

Крупнейшим экологическим ущербом также следует считать утрату биоразнообразия. Сначала начнется деградация и сокращение числа эндемиков в уникальном Верхнеангарском соре - основном месте нерестилища северной популяции байкальского омуля, а затем в акватории Байкала (см. рис. 1.4.7.4.2).

3. **Утрата крупнейшего мирового ресурса питьевой воды.** Байкал содержит около 90 % запасов поверхностных пресных вод России (десятилетний сток всех рек России) и 20 % мировых. Экспертные оценки потенциала проектов по крупнотоннажному розливу или трубопроводной транспортировке Байкальской воды составляют до 300 млрд. долларов в год выручки и до 50 млрд. долларов в год бюджетного эффекта. Этот потенциал может быть востребован странами Азии уже в ближайшие годы и будет эксплуатироваться сотни лет. Загрязнение Байкала полностью исключает эти проекты и приводит к «упущенным выгодам» в сумме от 30 трлн. долларов США, к утрате важнейшего фактора сохранения здоровья основной массы населения планеты.

4. **Падение международного престижа России и отражение этого на экономических перспективах развития** из-за невыполнения обязательства России по сохранению Участка всемирного природного наследия «Озера Байкал».

Для минимизации риска аварий компания «Транснефть» предусмотрела применение на этом участке трассы новейших технологий защиты – систему «умная труба», увеличение толщины труб и их многослойную защиту, систему оперативного реагирования на возможные отклонения режимов и происшествия, круглосуточную охрану территории, специальный экологический мониторинг и др. Затраты на эти природоохранные меры составляли 5,1 млрд. руб. из 13,3 млрд. руб. стоимости этого участка трассы. **Риск аварий существенно сокращался, но не исключался.**

Сложившаяся ситуация переноса трассы нефтепровода ВС-ТО на территорию участка всемирного природного наследия повлекла соответствующие действия органов исполнительной власти, вызвала большой общественный резонанс, привлекла внимание международных организаций. Ниже приводится краткая справка об этих событиях.

В 2005 году федеральными органами исполнительной власти были приняты следующие меры:

- в начале мая по заданию Федеральной службы по надзору в сфере природопользования и ее Главного управления по Сибирскому федеральному округу Управлением Росприроднадзора по Республике Бурятия проведена проверка соблюдения требований законодательства при проведении проектно-изыскательских работ для разработки ТЭО (проекта) строительства нефтепроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан». По результатам административного расследования вынесено предписание о приостановке изыскательских работ, проводимых на территории Северо-Байкальского района вдоль трассы БАМ в нарушение ст. 66 Лесного кодекса РФ без положительного заключения государственной экологической экспертизы, приняты другие меры административного воздействия;

- в начале сентября Комиссия по проверке соблюдения природоохранного законодательства на участке всемирного природного наследия «Озеро Байкал», образованная приказом Росприроднадзора от 18.08.2005 № 201, посетила участок

проектно-изыскательских работ в районе р. Гоуджекит, ознакомилась с работой общественной приемной в п. Нижнеангарск, в администрации Северо-Байкальского района провела заседание с участием общественности и представителей контролирующих органов. Комиссия в своем протоколе отметила [1)]:

а) проектно-изыскательские работы на стадии ТЭО (проект) производились с отклонениями от материалов «Обоснования инвестиций в строительство трубопроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан», получивших положительное заключение государственной экологической экспертизы;

б) указанные проектно-изыскательские работы на территории Северо-Байкальского района Республики Бурятия в марте-июне 2005 года проводились с нарушением лесного законодательства РФ и сопровождались незаконными рубками (допущены нарушения со стороны лесхозов и ЗАО «ПИРС»);

в) в нарушение Конвенции об охране всемирного культурного и природного наследия материалы ТЭО (проекта) «Трубопроводная система ВС-ТО» предполагают прохождение трассы нефтепровода по участку всемирного природного наследия «Озеро Байкал».

- 8 сентября Министр природных ресурсов РФ Ю.П. Трутнев предложил руководству компании «Транснефть» рассмотреть все возможные варианты прокладки трассы строящегося нефтепровода "Восточная Сибирь - Тихий океан" на значительном удалении от Байкала и предупредил, что в противном случае предлагаемый проект может не получить положительного заключения государственной экологической экспертизы. В своем интервью Министр подчеркнул, что не подвергает сомнению саму необходимость строительства нефтепровода. Определить "как его строить, чтобы не было риска для природы, для особо охраняемых природных территорий, в частности, для озера Байкал - это наша задача" - сказал он;

- 29 сентября заместитель Министра природных ресурсов РФ В.С. Степанков направил Руководителю Ростехнадзора А.Малышеву письмо, в котором сообщал, что материалы ТЭО (проекта) "Трубопроводная система "Восточная Сибирь - Тихий океан". Первый пусковой комплекс" не соответствуют требованиям законодательства Российской Федерации. В письме указывалось, что ранее получившие положительное заключение ГЭЭ материалы "Обоснование инвестиций в строительство нефтепроводной системы "Восточная Сибирь - Тихий океан" предполагали прокладку нефтепровода в основном за пределами водосборного бассейна оз. Байкал. С учетом положительного заключения указанной ГЭЭ и было принято распоряжение Правительства РФ от 31 декабря 2004 № 1737-р о дальнейшем проектировании и строительстве нефтепроводной системы. Письмо обращало внимание на то, что при любом маршруте трассы нефтепровода, проложенном в пределах водосборного бассейна озера Байкал, когда трубопровод пересекает множество притоков, аварийные ситуации с утечками нефти чреваты разрушением его уникальной экологической системы. И чем ближе к береговой линии произойдет авария, тем выше экологические риски;

- 11-12 октября по поручению Министра в МПР России состоялось двухдневное совещание представителей МПР России и Росприроднадзора, компании Транснефть и проектного института ОАО «Гипротрубопровод», на котором были обсуждены правовые и технические аспекты будущего строительства нефтепровода на его «байкальском участке»;

- 10 ноября Минпромэнерго России направило на рассмотрение в Правительство РФ сетевой график реализации проекта трубопроводной системы "Восточная Сибирь - Тихий океан". Сетевой график фиксировал конкретные сроки

[1)] Рекомендации Комиссии приведены в приложении 2.2, а общие сведения о ее работе в подразделе 2.5 настоящего доклада.

согласования документов и этапов строительства. Ввод в эксплуатацию первого пускового комплекса планировался по графику 1 ноября 2008 года.

Общественный резонанс на решения о переносе трассы нефтепровода ВС-ТО к берегам Байкала можно охарактеризовать следующими событиями 2005 года:

-22 апреля в Иркутске состоялся большой митинг протеста против строительства нефтепровода. Лозунг митинга – «Байкал дороже нефти». Экологи и другая общественность прошли маршем протеста от сквера Кирова до стадиона Труд. За время акции экологи собрали несколько десятков подписей под обращением к Президенту РФ с требованием пересмотра проекта;

-16 августа в Иркутске на общественных слушаниях по материалам оценки воздействия на окружающую среду при разработке технико-экономических обоснований проекта "Трубопроводная система Восточная Сибирь - Тихий океан. Первый пусковой комплекс", организованных компанией "Транснефть", было принято решение в ближайшее время передать документы на государственную экологическую экспертизу. В целом общественность города, несмотря на множественные критические замечания, дала положительную оценку первому этапу создания нефтепроводной системы. Представленный проект вызвал критические замечания со стороны многих участников общественных слушаний. В частности, директор Лимнологического института СО РАН, академик М.А. Грачев заявил, что в предложенном виде документы одобрять нельзя, так как прежде следовало бы провести их детальное обсуждение в академии наук. При этом он особо отметил, что трубопровод будет проходить вблизи озера Байкал, признанного участком мирового природного наследия, а это налагает на всех дополнительную ответственность. Более подробного и всестороннего рассмотрения проекта потребовал и Председатель Президиума Иркутского научного центра СО РАН, академик М.И. Кузьмин. Поддержал ученых представитель Областного совета профсоюзов в Законодательном собрании региона В.А. Лукин, предложив отменить в итоговом протоколе, что прохождение трассы нефтепровода через зону водосбора Байкала является недопустимым. Сопредседатель общественной организации "Байкальская экологическая волна" М.П. Рихванова в целом подвергла сомнению законность проводимых общественных слушаний и в знак протеста покинула зал. Тем не менее, по результатам открытого голосования участников слушаний положительная резолюция на проект была принята;

-16 сентября Московский муниципалитет "Беговой" зарегистрировал заявление Гринпис России о проведении общественной экологической экспертизы материалов технико-экономического обоснования (ТЭО) проекта "Трубопроводная система "Восточная Сибирь - Тихий океан" компании ОАО "АК Транснефть". Строительство нефтепровода по маршруту, прилегающему к озеру Байкал, совершенно недопустимо ввиду высоких экологических рисков. Таков основной вывод этой независимой экспертизы, проведенной Гринпис России, Всемирным фондом дикой природы (WWF России), "Байкальским региональным объединением по Байкалу" и "Байкальской экологической волной". Результаты экспертизы были оглашены на пресс-конференции в Москве 21 декабря;

-12 декабря Иркутское областное объединение организаций профсоюзов направило Президенту РФ обращение, в котором указывалось, что проект строительства нефтепровода "Восточная Сибирь - Тихий океан" может нанести вред озеру Байкал. Обращение принято по итогам совещания руководителей профсоюзов, прошедшего в Иркутске 12 декабря. В обращении подчеркивается, что озеро Байкал, "как объект всемирного наследия, числящийся в особом списке ЮНЕСКО, требует гарантий его неприкосновенности и бережного отношения. В связи с этим строительство нефтепровода компанией "Транснефть" в непосредственной близости от озера Байкал - на расстоянии 800 м от береговой линии - угрожает экологической безопасности озера».

Общественные, в т.ч. экологические, организации активно участвовали в перечисленных выше мероприятиях Росприроднадзора, провели множество других акций в Иркутске, Улан-Удэ, Москве, Санкт-Петербурге и других центрах.

Практически все представленные в России международные экологические организации проявили отрицательную реакцию на изменение трассы прохождения нефтепровода.

10-17 июля 2005 года на 29-ой сессии Комитета ЮНЕСКО по всемирному природному и культурному наследию, проходившей в Дурбане (ЮАР), состоялось подробное обсуждение ситуации на Байкале - в первую очередь, в связи с планами строительства нефтепроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан», маршрут которой в 2005 году стал планироваться компанией «Транснефть» в непосредственной близости от Байкала. Комитет рекомендовал направить в 2005 году на Байкал миссию из экспертов ЮНЕСКО и Международного союза охраны природы (МСОП).

В конце октября специальная миссия ЮНЕСКО побывала на Байкале (см. подробнее в подразделе 2.9). 31 октября во время состоявшейся по итогам поездки встречи миссии с заместителем Министра природных ресурсов РФ В.Г. Степанковым ее члены выразили озабоченность относительно планов компании «Транснефть», касающихся строительства нефтепровода «Восточная Сибирь - Тихий океан» в непосредственной близости от озера Байкал. Они отметили, что такой проект является неприемлемым с точки зрения экологии, в случае аварии нефть окажется в озере, и за столь короткое время невозможно организовать аварийные работы, риски очень высоки.

На конец 2005 года напряженность в органах исполнительной власти и в обществе достигла большого уровня. ТЭО (проект), содержащий решения о прохождении трассы нефтепровода вблизи Байкала и включающий новейшие технологии защиты от аварий, находился в Ростехнадзоре. Ему предстояло пройти государственную экологическую экспертизу. Наиболее драматичные события были впереди.