

Природа и транспорт на Балтике: расстановка приоритетов

Р.А. САГИТОВ, канд. биол. наук, директор Балтийского фонда природы, почетный работник охраны природы России



В последнее время экологические аспекты промышленного освоения Балтийского моря снова оказались в центре внимания не только специалистов и природоохранных организаций, но и широких кругов общественности в связи с новым масштабным проектом строительства Северо-Европейского газопровода, часть которого должна пройти по дну этого водоема. Однако в действительности вопрос стоит гораздо шире: речь идет о политических приоритетах России в условиях бурного экономического роста. В силу этого результативность взаимодействия различных государственных, коммерческих и природоохранных структур напрямую зависит от успешной выработки общих критериев оценки ситуации.

Энергетический прорыв или энергетический кризис?

Дискуссия вокруг экологических рисков, связанных с сооружением Северо-Европейского газопровода, — вопрос в гораздо большей степени политической, чем экологической. Практически все балтийские страны собираются проводить соответствующую экспертизу в отношении своих экономических зон. Однако если смотреть объективно, то по элементарным физическим параметрам подводный трубопровод для транспортировки нефти или газа гораздо безопаснее наземного, поскольку подводные условия высокостабильны. На поверхности земли, например, конструкция сталкивается с перепадами температур до 70 °С, а в придонном слое колебания составляют всего несколько градусов. Кроме того, если газопровод погружен в грунт, даже в случае местного, единичного нарушения экосистемы эта тоненькая ниточка быстро восстановится. Предположение о скоплении на дне Балтийского моря большого количества токсичных отходов, что потребует подъема, вывоза и утилизации грунта из тех мест, где проляжет трубопровод, совершенно не выдерживает критики.

Значительное количество подобных предложений говорит, скорее, о том, что строительство газопровода — поворотный пункт в определенных процессах, на пути которых отдельные представители международной и российской общественности вольно или невольно хотят поставить преграды. Аналогичные конфликты возникают между политиками, экономистами, транспортниками и экологами при сооружении любого крупного объекта, особенно связанного с добычей и транспорти-

ровкой ископаемых энергоресурсов: промышленного портового комплекса, нефтяного терминала, наземного или подземного газопровода.

Главное и, на мой взгляд, единственно обоснованное возражение против строительства газовой магистрали в Европу состоит в том, что ископаемые источники энергии конечны. И во всем мире сейчас задумываются о возобновляемых альтернативных источниках энергии: о производстве этанола для двигателей внутреннего сгорания из растительных ресурсов, об использовании ветра, водорода и т.д. Противники газопровода аргументируют свою точку зрения тем, что Евросоюз декларирует необходимость сокращения потребления ископаемых источников энергии и, напротив, расширения потребления возобновляемых. А новая газовая труба потребление ископаемых источников энергии, очевидно, не сократит. Пожалуй, с этим можно согласиться. В этом контексте интересен такой факт: на одном из недавних заседаний в Лондоне президент ЕБРР Ж. Лемьер, рассказывая об экологической политике банка, обратил внимание на то, что в сторону энергосберегающих технологий, судя по поступающим на рассмотрение банка кредитным заявкам, ошутимее всего повернулась Украина. А вот благополучные европейские державы, как ни странно, в меньшей степени задумываются о решении своих (и мировых) энергетических проблем. Очевидно, спонсирование Россией расширенного использования Европой ископаемых энергетических ресурсов принесет нам, европейцам, и человечеству в целом сомнительную пользу.



Ведомственная разобщенность

Сегодня многие объекты транспортной инфраструктуры на Балтике потенциально небезопасны в плане экологии, и само их создание можно смело ставить под сомнение с точки зрения ограничительных, накладываемых международными природоохранными конвенциями.

Наши компании, прежде всего нефтяные («Транснефть», «Лукойл», ТНК) довольно быстро интегрируются в мировую экономику и прекрасно представляют, как ведутся дела за рубежом, где экологическим проблемам уделяется огромное внимание. Так, лукойловские платформы, по свидетельству экспертов, просто стерильны в экологическом отношении.

Проблема в другом. Россия является членом Рамсарской конвенции о водно-болотных угодьях — одной из самых старых природоохранных конвенций, подписанной в 1971 году и насчитывающей сейчас в своих рядах более 200 стран. Эта конвенция предполагает в числе вступительных условий делегирование в нее какой-либо территории (водно-болотного угодья), соответствующей определенным критериям и имеющей международное значение. Россия делегировала в эту конвенцию 35 территорий. Три из них находятся на Финском заливе, а две из этих трех — в непосредственной близости от новой портовой инфраструктуры. Это заказник «Березовые острова» рядом с портами Высоцк и Приморск, и заказник «Кургальский» (Кургальский п-ов) возле Усть-Лужского порта. При этом Консультация РФ утверждает, что если российское законодательство входит в противоречие с международным, которое признает Россия, то приоритет от-

дается международному законодательству. Таким образом, Рамсарская конвенция относительно этих двух территорий, безусловно, должна доминировать.

Природоохранные чиновники, сотрудники прокуратуры должны прежде всего руководствоваться ею, вынося решения против нарушения прав природы при строительстве и эксплуатации портовых сооружений. Но сегодня мы имеем дело с данностью: соседство охраняемых территорий с портовыми комплексами налицо, и необходимо сделать так, чтобы сосуществование было мирным, устойчивым и рациональным. В ближайшее время мы намерены сосредоточить внимание на «рамсарских» территориях: Кургальском полуострове, Березовых островах, заказнике «Лебяжье», Ладожском озере. Хотим наладить диалог и с портовиками, и с транспортниками, чтобы найти точки соприкосновения, начать говорить на одном языке и понимать друг друга.

Есть надежда, что это произойдет в ходе реализации нового проекта Евросоюза, посвященного портовым комплексам. Со стороны строительных компаний инициатив пока нет, но мне кажется, что сосуществование охраняемой территории и портового комплекса имело бы политический вес, могло бы стать сильным аргументом в пользу транспортных компаний, которые работают у нас на Балтике, в их спорах с западными оппонентами.

К сожалению, на уровне государственного управления у нас все еще присутствует ведомственная разобщенность: охраняемые территории и биологическое разнообразие находятся в ведении Министерства природных ресурсов, а транспорт курирует Минтранс. Между ними, видимо, нет тесного контакта и взаимодействия. В результате экологическая рациональность, разумность тех или иных строительных инициатив оставляет желать лучшего. Если бы природоохранные структуры и транспортная отрасль оценивали проекты сообща, нетрудно было бы найти более благоприятные альтернативы существующему положению, в том числе и для размещения портовых комплексов на Финском заливе. Пока же цели у транспортников сугубо экономические: выработка оптимальных маршрутов, строительство магистралей с целью обеспечения грузо- и пассажиропотоков, снижение логистических издержек и т.д. А экологи сами по себе, серьезно, заинтересованного диалога нет.

Индустриальная ментальность

Ни для кого не секрет, что америкосы уже не добывают и не вывозят собственную нефть — они ее покупают. И берегают тем самым не только ресурсы, но и природу. Мы же пока стараемся максимально быстро набить карман. В силу этого рациональность любых мероприятий порой оказывается заложником сиюминутных экономических выгод. В частности, нездоровая ситуация вокруг того же Северо-Европейского газопровода сложилась именно потому, что идет жесткая конкуренция, в том числе борьба за средства, выделенные на проведение экологической экспертизы объекта. И в интересах строительных компаний — как наших, так и западных — провести ее максимально открыто, с привлечением действительно независимых экспертов.

По аналогичным причинам наши политики, транспортники, экономисты и бизнесмены крайне негативно восприняли идею о придании Балтике статуса особо уязвимого морского региона. В свете обязательств России перед Международной морской организацией придание такого статуса накладывает соответствующие ограничения. Но объективно Балтика и в самом деле особо чувствительный, уязвимый регион. Во-первых, это замкнутый водоем с ограниченным обменом с океаном. Во-вторых, в исторической ретроспективе Балтийское море — очень молодой водоем (10–15 тыс. лет для геологической истории — младенческий возраст), а в силу своего географического положения это уже не озеро, но еще не море: очень низка соленость воды (5 промилле против 35 океанической). В результате здесь одинаково неуютно чувствуют себя и пресноводные, и морские организмы, а значит, биологическое разнообразие, максимальный уровень которого является залогом устойчивости экосистем, очень невелико, и утрата даже одного элемента чрезвычайно существенна.

Безусловно, экономическое развитие остановить нельзя. Однако на практике баланс между промышленным подъемом и сохранением экосистем достигим сравнительно легко. Ничего изобретать не надо: механизмы действий по сохранению окружающей среды четко прописаны в соответствующих международных конвенциях. И не используем мы их не столько из-за сложности применения, сколько в силу сложившегося мента-

литета, который сводит проблему охраны природы к своеобразной ее «асенизации»: где загрязнили, там и убираем. Наиболее обсуждаемыми рисками, связанными с деятельностью транспорта на Балтике, по-прежнему остаются такие, как утечки нефтепродуктов и другие аварии, связанные с перевозкой опасных грузов; санкционированные и несанкционированные сбросы промышленных отходов; загрязнение островов и прибрежных территорий бытовым мусором, выброшенным с судов, в том числе пассажирских лайнеров. И риски эти несравненно выше, нежели в открытых морях и океанах. Потому что в замкнутом водоеме последствия любой катастрофы остаются в его пределах. Если в открытом океане обмен воды интенсивный, то на Балтике обмен с океаном занимает 30–40 лет.

При строительстве нового газопровода есть риск натолкнуться на послевоенные захоронения военных химикатов. Правда, большая их часть нанесена на карты, но не исключен риск наличия других, забытых. И без предварительного тщательного анализа трассы прокладки можно получить нежелательные экологические эффекты при случайном вскрытии контейнеров, пролежавших 60 лет под водой.

Можно перечислять проблемы и дальше, но в государствах, применяющих соответствующие конвенции, давно научились мыслить на принципиально ином уровне. Во главе угла там стоит не очистка окружающей среды, а ее защита, в первую очередь — поддержание баланса в сложившихся экосистемах, сохранение их биологического разнообразия.

Новые подходы

Борьба, которую мы ведем с отходами собственной деятельности, безусловно, нужна, но важнее бороться за принципиальную сохранность живой природы. Среди прямых угроз существующим экосистемам со стороны транспорта есть и менее очевидные, чем нефтяная пленка на поверхности моря или горы мусора на необитаемых островах. Например, высокий уровень шума и беспокойства водной среды в зонах интенсивного движения судов, губительный для живых организмов — редких, но еще присутствующих в Балтийском море морских млекопитающих, рыб, птиц, гнездящихся здесь и останавливающихся для кормежки и отдыха во время миграций.



Особо охраняемые природные территории на Финском заливе. Заказники «Березовые острова», «Выборгский»

Вторая угроза, с давних времен связанная с функционированием транспорта и транспортным строительством, — интродукция в экосистему чужеродных видов, так называемых видов-вселенцев. Этой проблеме уделяет большое внимание глобальная Конвенция по биологическому разнообразию, подписанная в Рио-де-Жанейро в 1992 году. Мировой опыт на сегодняшний день говорит о большом количестве экологических катастроф по этой причине. Так, сооружение каскадного канала с системой шлюзов в обход Ниагарского водопада для вывоза промышленной продукции из быстро развивавшихся индустриальных центров — Детройта и Чикаго — поставило под угрозу всю экосистему Великих озер за счет проникновения в них морской миноги. Ранее Ниагарский водопад был для нее непреодолимой преградой. Результатом стало почти полное исчезновение местного лосося. Вообще, проникновение чужеродных видов в благоприятную среду с отсутствием естественной конкуренции чрезвычайно опасно. Для Балтийского моря этот риск связан, прежде всего, с балластными водами циркулирующих в нем судов, а также со строительством транспортных магистралей Каспий — Балтика, Черное море —

Балтика, Белое море — Балтика с соответствующей системой каналов.

Методика минимизации потенциальной угрозы проста и эффективна. Она предусмотрена Конвенцией по балластным водам, которую Россия, к сожалению, не подписала. Портовые комплексы и крупнейшие мировые порты, как правило, находятся в устьях рек. А это значит, что вода там, в общем, сравнима с балтийской — опресненная или почти пресная. Организмы, существующие в этой воде, вполне могут оказаться жизнеспособными и у нас. Поэтому, взяв балластную воду в устье какой-нибудь реки, следует поменять ее в океане на участке с большой глубиной: пресноводные организмы в морской воде погибнут. Это же очень просто. Есть и другие, столь же простые и эффективные рекомендации Международной морской организации. Хельсинкская конвенция, подписанная впервые в 1974 году и вторично в 1992 году, также является на сегодняшний день одной из самых эффективных региональных конвенций и уделяет проблеме видов-вселенцев большое внимание. В мире есть опыт устойчивого развития, который надо просто научиться применять.

Однако наш менталитет упорно считает охрану природы чем-то второсте-

пенным и не слишком серьезным, поднимать эти темы в нашей стране, по мнению многих, мелко и даже стыдно. В результате мы не только пренебрегаем международным природоохранным законодательством, но даже собственные достижения прячем далеко от посторонних глаз. Уже упоминалось о том, что результатом экологической экспертизы добывающих и перевалочно-портовых комплексов «Лукойла» и «Транснефти» стала высокая оценка их безопасности для окружающей среды. У этих компаний было бы чему поучиться, если бы их платформы и терминалы не являлись практически закрытыми объектами, доступ к которым чрезвычайно ограничен. Так мы сами создаем почву для разнообразных слухов и домыслов.

Вместо заключения

Охрана природы может и должна попасть в число государственных приоритетов. Человек — биологический вид, элемент биологического разнообразия Земли, и при всей нашей амбициозности мы еще не придумали способов существования вне биосферы. Поэтому экологическая безопасность — это стратегическая безопасность государства и его будущего.

Уже несколько лет я читаю в Санкт-Петербургском государственном университете курс «Международно-правовые аспекты охраны природы» и, начиная его, задаю студентам такой вопрос: «Попробуйте составить повестку дня встречи на высшем уровне президентов В.В. Путина и Дж. Буша». Звучат самые разные темы: терроризм, экономика, вооружения, права человека и т.д. Для экологических проблем места не находится. И в качестве альтернативы я привожу пример саммита двадцатилетней давности — встречи в Торонто на высшем уровне президента США Р. Рейгана и премьер-министра Канады Б. Малруни. Первым вопросом повестки дня были экологические проблемы Великих озер. И это руководители двух ведущих крупнейших промышленных держав! Разве больше нечего было обсуждать? Но им хватило разума поставить вопрос охраны природы на первое место и настойчиво его решать.

Остается надеяться, что в ходе стартовавшего сейчас проекта TACIS, который так и называется «Люди, природа и порты», мы с помощью специалистов транспортного комплекса сможем сделать то же самое для уникальных природных территорий Балтийского моря.