

СТИВ КОЛЛ

ДОЧКА РОКФЕЛЛЕРА

КАК ЭКСОН МОБИЛЬ
ПОДЧИНИЛА
АМЕРИКАНСКУЮ
ВНЕШНЮЮ
ПОЛИТИКУ

ExxonMobil

ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ ТРИЛЛЕР

Документальный триллер

Стив Колл

**Дочка Рокфеллера. Как
Эксон Мобиль подчинила
американскую внешнюю политику**

«Алисторус»

2026

УДК 342.35
ББК 66.4(0)

Колл С.

Дочка Рокфеллера. Как Эксон Мобиль подчинила американскую внешнюю политику / С. Колл — «Алисторус», 2026 — (Документальный триллер)

ISBN 978-5-00269-445-7

Книга Стива Колла - это масштабное расследование того, как одна корпорация превратилась в государство в государстве, подчинив своим интересам внешнюю политику США и бросив вызов самим принципам демократии. На основе тысяч документов и интервью автор рисует пугающий портрет империи, для которой прибыль всегда стоит выше закона, морали и человеческой жизни. От катастрофы танкера «Эксон Валдиз» на Аляске до кровавых: диктатур Экваториальной Гвинеи и Чада - Колл прослеживает, как ExxonMobil систематически игнорировала экологические катастрофы, манипулировала научными данными о климате и поддерживала жестокие режимы ради доступа к нефти. Книга в деталях раскрывает механизмы этого влияния: подчинение государственного аппарата, шантаж и прямое давление на администрации президентов, активное противодействие международным усилиям по защите климата и фактическое соучастие в преступлениях против человечности в зонах конфликтов. Это не просто история одной компании. Это бескомпромиссное исследование темной стороны глобализации, где корпоративная жажда наживы провоцирует войны, поддерживает геноцид и ставит мир на грань экологической катастрофы, демонстрируя, как транснациональная корпорация может стать могущественнее целых государств. В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

УДК 342.35
ББК 66.4(0)

ISBN 978-5-00269-445-7

© Колл С., 2026
© Алисторус, 2026

Содержание

Пролог	8
Конец ознакомительного фрагмента.	21

Стив Колл
Дочка Рокфеллера. Как
Эксон Мобиль подчинила
американскую внешнюю политик

Документальный триллер

Серия «Документальный триллер»

ИЗДАТЕЛЬСТВО
РОДИНА

© Колл С., 2026
© Катайцева Э. С., перевод, 2026
© Нигматулин М. В., перевод, 2026
© ООО «Издательство Родина», 2026



Стив Колл

Пролог

«Я пойду с этим прямо в Белый дом»

Когда «Эксон Валдиз» рассекал меловые бирюзовые воды порта, направляясь к Аляскинскому заливу, капитан Джозеф Хейзелвуд спустился в свою каюту. Было около половины десятого вечера 23 марта 1989 года, и ему нужно было закончить кое-какие бумаги, как он сообщил подчиненным. Он был неразговорчивым мужчиной сорока двух лет, с лысиной, ростом около шести футов и весом в 180 фунтов. Сигарета «Мальборо», которую он курил, свисала с уголка его губ. Его отец летал на торпедоносцах морской пехоты США в западной части Тихого океана, а затем служил международным пилотом в авиакомпании «Пан Американ уорлд эйрвейз». Джозеф-младший поступил в элитный Морской колледж Государственного университета Нью-Йорка; беззаботная запись в его университетском ежегоднике гласила: «Со мной этого никогда не случится». В тесте на IQ он набрал 138 баллов. В море он много читал; в разговоре цитировал Стоунуолла Джексона и Оскара Уайльда. К тому времени он уже двадцать один год проработал в корпорации «Эксон», из них десять – капитаном нефтяного танкера.



Главный офис Эксон Мобиль

Той весной он пытался оправиться от того, что позже назовет «кризисом среднего возраста». Он охватил его несколькими годами ранее. Долгие месяцы в море лишили его возможности видеть, как растет дочь, и это тяготило его. Его жена, вспоминая он позже, «заметила, что я стал более угрюмым, чем раньше». Он много пил – четыре-пять порций двойного виски перед ужином, вино за едой, затем еще несколько порций после, – но он не чувствовал себя скованным алкоголем. Даже после такого режима, хотя он и «замечал за собой небольшую неуклюжесть», он, по его словам, «не спотыкался о мебель» и «не был вдребезги пьян». На

берегу он периодически садился за руль в нетрезвом виде, несколько раз привлекал внимание полиции и лишился водительских прав. Он чувствовал, что, возможно, катится вниз: «Я не знал, чем я болен, если я вообще был чем-то болен». Один из руководителей «Эксон» сказал ему: «Если у тебя проблемы, решай их». В 1985 году он сам лег в больницу в Нью-Йорке и прошел курс лечения от легкой депрессии и злоупотребления алкоголем. После этого он посещал собрания «Анонимных алкоголиков», но периодически продолжал пить. Руководители «Эксон» заявили, что начали следить за употреблением им алкоголя после таких инцидентов, как, например, когда капитана слышали по судовому радио «Эксон», заказывающего пиво, но Хейзелвуд оставался в должности капитана танкера и говорил, что у него не было никаких указаний на то, что за ним кто-то следит. Днем 23 марта в портовом городке Валдиз он выпил, как он потом вспоминал, две или три водки в клубе «Пайплайн», после чего беспрепятственно прошел через ворота нефтяного терминала и поднялся на борт своего судна.

Средства к существованию, которые Хейзелвуд ставил под угрозу своим пьянством, были привилегированными; его зарплата в «Эксон» составляла около 180 000 долларов в год, включая льготы. Он был одним из многих тысяч американцев, чьи доходы той весной отчасти были связаны с работой геологической партии «Бритиш Петролеум», которая обследовала хребет Брукс на Аляске, к северу от Полярного круга, летом 1958 года. Суэцкий кризис и беспорядки в Иране (последние частично организованы ЦРУ) дали понять руководителям «Би-Пи», что их нефтяные владения на Ближнем Востоке политически нестабильны. Омываемые штормами моря и ледяные ледники Аляски, возможно, выглядели негостеприимно, но, по крайней мере, они находились в стране, которая приветствовала частный капитал. Геологические исследования правительства США на протяжении многих лет указывали на то, что север Аляски богат нефтью и природным газом; «Би-Пи» была одной из первых крупных международных нефтяных компаний, решившихся на неопределенность сурового климата и вложивших средства. К началу 1970-х годов она заняла прочные позиции в качестве арендатора на Северном склоне Аляски. Транспортировка была главным препятствием для максимизации прибыли в регионе, замерзающем на месяцы. Нефтяники годами говорили о сумасшедших проектах строительства наземного трубопровода от Арктики до юга, но этот проект требовал таких денег и политической поддержки, которые казались невероятно амбициозными. Только очередной ближневосточный кризис – нефтяное эмбарго 1973 года, введенное арабскими странами-производителями против США из-за их поддержки Израиля – наконец подстегнул строительство Трансалайской трубопроводной системы для перекачки нефти на 800 миль от залива Прадхоу по вечной мерзлоте до свободного ото льда порта Валдиз. Для финансирования и эксплуатации трубопровода «Би-Пи» создала консорциум с предшественником «Эксон», компанией «Хамбл Ойл», и с «Атлантик Ричфилд». Первая нефть пошла в июне и достигла морского терминала в Валдизе 28 июля 1977 года.

Двенадцать лет спустя она лилась через Валдиз со скоростью около 2 миллионов баррелей в день – что составляло более четверти всей добычи сырой нефти в США. Терминал Валдиз превратился в лабиринт труб, овальных резервуаров для хранения и гирлянд праздничных белых огней аварийного освещения – невероятное рукотворное сооружение, приютившееся на возвышенности среди заснеженных горных пиков и величественных ледников. Танкеры длиной в несколько футбольных полей один за другим проходили к причалам и обратно. Береговая охрана направляла их по десятимильному судоходному каналу в заливе Принс-Уильям, внутреннем море, изобилующем лососем, палтусом, китами, тюленями, морскими львами, дельфинами и морскими выдрами. Входящий трафик двигался по коридору на востоке, исходящий – на западе. В тот четверг «Бруклин» и «АРКО Джуно» вышли из Валдиза в Тихий океан всего за несколько часов до того, как Хейзелвуд отправился в путь с грузом в 1 264 155 баррелей сырой нефти. Ночь была туманной, но ветер слабым, море спокойным, а видимость составляла восемь миль. Хейзелвуд проходил этим путем по меньшей мере сто раз раньше.

Он вернулся на мостик вскоре после 11 вечера. Валдизский лоцман уже сошел на берег, и буксирное сопровождение также отделилось. Впереди к юго-востоку лежал остров Блай, формой напоминающий спящего крокодила с загнутой мордой. К западу от острова каждые четыре секунды вспыхивал красный свет, отмечая риф Блай, который простирался под поверхностью на глубине от четверти до девяти морских саженей. (Осадка загруженного нефтяного танкера могла составлять десять саженей и более.) Впереди также покачивались белые айсберги от ледника Колумбия, видимые глазом и на радаре, и теперь несколько из них, казалось, блокировали исходящий судоходный канал. Хейзелвуд решил применить обычный маневр, который ранее без происшествий выполнили два судна перед ним. «Эксон Валдиз» должен был повернуть на юг, пересекая входящий канал, к острову Басби, недалеко от Блая, обойти лед, а затем вернуться в исходящий коридор к входу в пролив Хинчинбрук и открытому морю. Капитан связался по радио со Службой управления движением судов Береговой охраны, чтобы получить разрешение. «Судя по нашему радару, я, вероятно, отклонюсь... и окажусь во входящем канале, если нет встречного движения – прием», – сообщил он.

Операторы Береговой охраны не стали задавать вопросов. Один из дежурных в это время был на перерыве, пил кофе. В любом случае, ни он, ни кто-либо другой в Береговой охране не мог легко отследить перемещения «Эксон Валдиз», как только он достигнет окрестностей Блая. Сокращение бюджета в 1980-х годах оставило Службу управления движением судов без радиолокационной системы, которая могла бы надежно отслеживать суда, как только они уходили на тридцать или более миль к югу от Валдиза. Даже если бы у Береговой охраны был такой радар, это могло бы и не иметь значения; анализы крови, взятые позже у двух дежурных, показали следы марихуаны и алкоголя. Контролеры и контролируемые впали в апатичное состояние, отражающее национальную политическую атмосферу, которая делала упор на выгоды слабого государственного надзора. В нефтяной промышленности наблюдалось сильное давление с целью снижения затрат. Десятилетие операций в районе Валдиза прошло без серьезных аварий.

На мостике Хейзелвуд сказал Грегори Казинсу, своему третьему помощнику: «Сбавьте ход до траверза Басби, а затем возвращайтесь в каналы».

Казинс был опытным моряком, который проходил через Принс-Уильям более двух десятков раз, но юридически он не имел права принимать на себя управление судном в этих водах.

– Тебе комфортно с тем, что мы собираемся делать? – спросил его Хейзелвуд.

– Да.

– Ты чувствуешь себя достаточно уверенно, чтобы я мог спуститься вниз и разобраться с бумагами?

– Я вполне комфортно себя чувствую.

В 11:50 вечера Хейзелвуд снова покинул мостик и направился в свою каюту. Как и выпивка, которую он употребил менее чем за четыре часа до посадки на судно, это решение было нарушением правил Exxon Shipping Company. Позже он сказал, что ушел, «потому что не было веской причины оставаться».

То, что произошло на мостике в последующие минуты, так и не будет до конца объяснено. Казинс, рулевой Роберт Каган и другие члены экипажа запутались, пытались развернуть судно в соответствии с инструкциями на картах, допустили технические ошибки и вскоре полностью потеряли представление о своем местонахождении. Наконец Казинс позвонил Хейзелвуду: «Кажется, у нас серьезные проблемы».

Около полуночи их охватили ужасный удар и грохот. Казинс почувствовал серию резких толчков, услышал, как открылись несколько предохранительных клапанов судна, и учуял запах нефти. Старший помощник капитана, Джеймс Канкел, забарабанил в дверь одного из членов экипажа, чтобы разбудить его: – Судно на мели. Мы в заднице. Риф Блай вспорол брюхо танкера по всей длине. На темной воде появились лужи нефти.

Хейзелвуд взбежал вверх. Он увидел двух офицеров, смотревших за борт на хлеставшую нефть, ее бурлящую черноту освещал прожектор. Он удалился в туалет и его вырвало. Он обнаружил, что ему трудно отдышаться; ему казалось, будто «его ударили под дых десятифунтовой кувалдой». Он знал, что «мир, каким я его знал, подошел к концу».

Примерно через восемнадцать минут после того, как первые звуки удара стали о скалу эхом разнеслись по его судну, Хейзелвуд связался с Береговой охраной по радио. – Мы... должны быть на вашем радаре, – сказал он. – Мы крепко сели на мель к северу от острова Гус, у рифа Блай. По-видимому, у нас небольшая утечка нефти, и мы здесь надолго.

Дежурный в Валдизе позвонил командиру Береговой охраны Стиву Макколу. – «Эксон Валдиз» крепко сидит на рифе Блай. – Ты серьезно? – Серьезно, как сердечный приступ.

Чуть более чем через тридцать минут Маккол отчалил от причала Валдиза на быстроходном катере вместе с двумя другими офицерами Береговой охраны, представителем Департамента охраны окружающей среды штата и двумя местными лоцманами. Ночь стала ясной и прозрачной, и когда они достигли «Эксон Валдиз», «можно было видеть, как из-под него пузырится нефть», – вспоминал Марк Делозье, один из офицеров Береговой охраны на борту. Когда нефть всплывала, она «издавала булькающий звук, и большие пузыри выпрыгивали прямо из воды на два-четыре фута. Затем она оседала на поверхности». Нефтяное пятно вокруг судна уже достигло толщины от двенадцати до восемнадцати дюймов.

Они поднялись на борт и подошли к Хейзелвуду. – Как это случилось? – Вы смотрите на это.

Делозье отступил назад и отозвал коллегу в сторону. – Ты учуял то же, что и я? – Да. – Нам нужно, чтобы кто-то приехал сюда и провел тест на алкоголь у капитана и команды.

В последующие дни опьянение Хейзелвуда упростило восприятие аварии. Это дало «Эксон» возможность сузить круг своей ответственности. Корпорация вскоре отправила капитану танкера телеграмму, извещающую о его увольнении. (Позже Хейзелвуд свидетельствовал, что узнал о своем увольнении только из сообщений СМИ.) Для комиков из вечерних телешоу образ пьяного водителя оказался непреодолимо соблазнительным. Согласно списку «Десять главных отговорок Хейзелвуда» Дэвида Леттермана, главная звучала так: «Я просто пытался соскрести немного льда с рифа для своей маргариты». Однако правительственным следователям не потребовалось много времени, чтобы обнаружить, что посадка на мель была вызвана более сложной цепочкой человеческих ошибок, которым способствовали неадекватные нормативные акты и корпоративные системы безопасности.



Один из многих заводов Эксон Мобиль

Когда на следующее утро на место происшествия прибыл губернатор Аляски Стив Каупер, один из его коллег сообщил ему, что Хейзелвуд «возможно, выпил, но я не уверен, что это имело к этому какое-то отношение». Исследование Береговой охраны вскоре пришло к выводу, что многочисленные собственные недостатки службы внесли значительный вклад наряду с тенденцией к оппортунизму в нефтяной и судоходной отраслях: «Правила игры теперь таковы, что профессиональный инвестор может свободно перемещаться на рынке, тратя ровно столько, сколько необходимо. Сегодняшняя поговорка – делать больше с меньшими затратами, заставить два танкера делать работу, которую раньше делали три».

Это, безусловно, было правилом в «Эксон» в годы, предшествовавшие крушению. В 1982 году в корпорации работало 182 000 человек. Неожиданно цены на нефть упали. В ответ главный исполнительный директор Лоуренс Г. Роул продолжил агрессивную кампанию, начатую его предшественником, Клифтоном К. Гарвином-младшим. В результате этой кампании к 1989 году было ликвидировано около 80 000 рабочих мест – более 40 процентов рабочей силы всего за семь лет. В штаб-квартире «Эксон» в белом небоскребе на Шестой авеню в Нью-Йорке число сотрудников сократилось с 1362 до 330. Главный специалист корпорации по охране окружающей среды в штаб-квартире был понижен в должности; его персонал был реорганизован и поглощен исследовательской группой. Эксперты по ликвидации разливов нефти, которые писали руководство «Эксон» по управлению в чрезвычайных ситуациях, также потеряли работу. Сокращения укрепили финансовые показатели «Эксон» в то время, когда конкуренты боролись за выживание. В 1987 году «Эксон» сообщила о большей годовой прибыли на одного сотрудника, чем любая другая крупная американская корпорация.

Национальный совет по безопасности на транспорте пришел к выводу, что третий помощник Казинс и его товарищи по судну были перегружены работой, а сокращение числа членов экипажа, назначаемых на танкеры «Эксон», снизило способность судна обнаруживать потенциальные опасности. НСБТ возложил вину не только на Exxon Shipping, но и на штат Аляска, Береговую охрану, а также на действия находившихся на борту лиц, включая капитана. Решение Хейзелвуда покинуть мостик было одним из факторов аварии, и его пьянство, возможно,

способствовало этому решению, но просчеты, приведшие «Эксон Валдиз» на скалы, были глубже, чем его собственные.

К субботе руководители «Эксон» подсчитали, что в залив Принс-Уильям вылилось 240 000 баррелей сырой нефти – больше, чем когда-либо сбрасывалось в воды Америки за один раз. Десятки телевизионных съемочных групп прибыли в Валдиз и передавали в эфир изображения пропитанных нефтью птиц и почерневших морских выдр. Немедленный ущерб дикой природе от разлива возникает из-за прямого контакта с нефтью, пока она находится на воде или на берегу. Морское млекопитающее, такое как выдра, теряет жизненно важную изоляцию на загрязненном участке меха, вылизывается для облегчения, проглатывает нефть и вскоре погибает. После разлива в заливе Принс-Уильям появилось почти 1000 туш морских выдр. Ученые-федералы так и не установили точное число погибших, но подсчитали, что погибло около 2800 морских выдр. С их пушистыми мордочками и умоляющими черными глазами выдры стали символами более широкой бойни дикой природы. Позже ученые подсчитали, что около 300 морских котиков, 250 белоголовых орланов, 22 косатки, 250 000 морских птиц и миллиарды икры лосося и сельди были уничтожены при первоначальном контакте с нефтью из «Эксон Валдиз».

Днем в субботу, 25 марта, Дон Корнетт, директор анкориджского офиса «Эксон», ветеран корпорации с седыми волосами, позвонил Джорджу Нельсону, одному из своих коллег в трубопроводном консорциуме. В предстоящие дни и годы Корнетту предстояло играть ведущую роль в представлении «Эксон» перед СМИ и общественностью. В его прошлые назначения входила работа менеджером по охране окружающей среды в морском департаменте корпорации; у него был опыт работы с разливами нефти. Он прилетел в Валдиз на зафрахтованном вертолете и взялся за телефоны. Позже он размышлял, что из-за хаотичного потока информации «было трудно всегда принимать правильные решения... Эмоции, связанные с ущербом млекопитающим и птицам, были совершенно понятны и совершенно неуправляемы». В ту субботу, поскольку он звонил из центра реагирования на чрезвычайные ситуации, его телефонная линия записывалась.

– К вам в офис поступает много звонков от прессы? – спросил его Нельсон. – Господи Иисусе. Я не могу оторваться от телефона. – Я так и думал, но многие, многие сотни их – сколько их сейчас в Валдизе? Много, не так ли? – Да, да. Ну, часть принимают в Хьюстоне, часть в Нью-Йорке, а я тут принимаю... Звонят хулиганы. – Кто звонит? – Хулиганы. – Например? – «Грязный ублюдок»... Нам сюда тоже звонят, – сказал Корнетт. – Что ж, это будет кошмар для связей с общественностью. – Кошмар, – согласился Корнетт. – Кошмар, мягко говоря. Да, мягко говоря. – Ты знаешь, что я чувствую? – Что? – Помнишь, когда Паттон смотрел на поле боя и сказал: «Боже, помоги мне, но я так это люблю»... Когда они собирались вторгнуться в Европу, он сказал: «Бог не допустил бы этого и не сделал бы так, чтобы я в этом участвовал». Вот что я чувствую.

Ли Р. Рэймонд, президент корпорации «Эксон», занимавший на тот момент пост второго по значимости руководителя, узнал о посадке на мель «Эксон Валдиз», находясь по делам компании в Джексонвилле, штат Флорида. Рэймонд помогал разрабатывать амбициозный план реорганизации, который привел к сокращению более 40 процентов сотрудников корпорации за годы до крушения. Он был в Джексонвилле, потому что Лоуренс Роул отправил его туда для поиска недвижимости. В рамках своей кампании по преобразованию «Эксон» Роул и Рэймонд решили перенести головной офис компании из Манхэттена; Джексонвилл был возможным местом назначения. Воспринимая новости с Аляски, Рэймонд сказал позже, он был «огорчен... в ужасе и до некоторой степени опустошен». Его жена Шарлин сказала ему: – Это первый раз, когда мне стало стыдно, что мы работаем на «Эксон».

Рэймонд заболел сильной простудой и по предписанию врача не мог летать несколько дней. Запертый в Джексонвилле, не находя себе места от беспокойства, он начал анализиро-

вать причины аварии и координировать действия «Эксон» в ответ на неё. Рэймонд вырос в Уотертауне, Южная Дакота. Его отец был железнодорожным инженером, водившим поезда между Уотертауном и Абердином. В старших классах школы младший Рэймонд решил изучать химию, особенно её математические аспекты; он поступил в Висконсинский университет на степень бакалавра и в итоге получил докторскую степень в области химического машиностроения в Университете Миннесоты, будучи стипендиатом Национального научного фонда и обладателем других стипендий. Свою первую работу он получил в «Эксон» и постепенно поднимался по карьерной лестнице. Он мог растрогаться, говоря о своем отце или о людях, которые работали на него в «Эксон». Однако обычно он не производил впечатления сентиментального человека и мог быть резким и требовательным руководителем. На момент разлива ему было пятьдесят лет, и он проработал в «Эксон» двадцать пять лет.

Со временем Рэймонд сделает ряд выводов относительно «Эксон Валдиз». Одной из его самых ранних оценок было то, что экологи и растерянные политики на Аляске – в частности, губернатор Аляски Каупер – помешали «Эксон» уменьшить последствия катастрофы, отказавшись разрешить компании распылять химические диспергенты на нефтяное пятно в первые дни, как это было предусмотрено планом реагирования на разливы, ранее поданным «Эксон» в штат. Химические диспергенты не устраняют нефть, но при правильном применении в благоприятных условиях они могут разбить скопления и увлечь капли нефти под воду. Это может снизить воздействие на птиц и морских млекопитающих, которые кормятся или передвигаются у поверхности. Химически диспергированная нефть также с меньшей вероятностью может вымываться на пляжи в опасных концентрациях. Однако нефть, увлеченная под поверхность, может нанести вред рыбе или другим подповерхностным обитателям. Рыболовство было важнейшим источником дохода и занятости в заливе Принс-Уильям. Кроме того, несколько факторов могут ограничить эффективность диспергентов. Химикаты менее эффективны в холодной воде, чем в более теплой. Их обычно распыляют с воздуха. Если море внизу спокойно, как это было в заливе Принс-Уильям в первые дни после того, как «Эксон Валдиз» пропорол себе брюхо о риф Блай, химикаты могут недостаточно перемешаться и взболтаться. Если неизвестен конкретный состав разлитой нефти или химический состав воды, то воздействие диспергентов также может быть неопределенным.



Нельсон Рокфеллер

В пятницу и субботу вокруг лиц, принимающих решения на месте в Валдизе, царил хаос. Местные рыбаки прибывали на организованные пресс-конференции в городском центре, выкрикивали вопросы, произносили речи и угрожали взять очистку в свои руки. На сцене на пресс-конференциях стояли сотрудники «Эксон» «в тройках», – вспоминал Деннис Келсо, тогда руководивший Департаментом охраны окружающей среды Аляски. Тем временем в толпе «было столько страха и гнева, что их треск можно было услышать в зале». Валдиз был маленьким и изолированным городком; местные представители нефтяной отрасли и правительства

с трудом принимали решения, консультируясь со своим начальством по междугородним телефонным линиям. Существовало множество источников пересекающихся полномочий: Береговая охрана, штат Аляска, трубопроводный консорциум и «Эксон». «Бритиш Петролеум», главный владелец трубопроводного консорциума «Алиеска», должна была обеспечить адекватную подготовку к реагированию на разлив нефти в заливе, но консорциум не смог оснастить крошечный Валдиз достаточным количеством судов, транспортных средств, бонов, арендованных самолетов и других жизненно важных материалов.

У Береговой охраны были процедуры на случай чрезвычайных ситуаций для реагирования на разливы нефти, и она курировала очистные работы в Мексиканском заливе и других местах, но ей также не хватало оборудования, чтобы полностью взять на себя руководство в заливе Принс-Уильям. У «Эксон» тоже не было возможностей, поскольку она полагалась на трубопроводный консорциум во главе с «Би-Пи». У «Эксон» «было больше опыта», как выразился высокопоставленный офицер Береговой охраны, поэтому Береговая охрана уступила корпорации. Позже Рэймонд заявил, что у «Эксон» на самом деле был доступ к «большому количеству очистного оборудования на месте», но он обвинил чиновников Аляски в том, что они не дали разрешения на его использование. Он также отклонил любые предположения о том, что его и Роула решение уволить специалистов «Эксон» по разливам нефти во время их кампании по сокращению расходов помешало реагированию корпорации: «У нас по всему миру есть люди, обученные справляться с разливами нефти, даже если у них нет точной должности специалиста по разливам нефти».

Рыбаки в Валдизе считали, что распыление химических диспергентов принесет больше вреда, чем пользы, популяциям лосося и другой рыбы, от которых они зависели. Сотни тысяч молодых особей лосося вот-вот должны были быть выпущены в залив в начале своей ежегодной миграции – если бы они проплыли через токсичную нефть, увлеченную под поверхность диспергентами, они могли бы погибнуть, не достигнув зрелости. Местные жители высказывали эти опасения Стиву Кауперу и его советникам. Каупер разрешил провести несколько испытаний, которые не дали многообещающих результатов – химикаты случайно вылили на бригады, занимавшиеся очисткой. Офицеры Береговой охраны не были в восторге от использования диспергентов; ни чиновники штата Аляска, ни специалисты Агентства по охране окружающей среды не рекомендовали активно действовать.

Ли Рэймонд кипел от возмущения. Проведение ограниченных экспериментов в этих обстоятельствах было, по его мнению, «все равно что тестировать пожарный шланг после того, как дом уже загорелся». Он признавал, что в случаях, когда химический состав нефти и воды неизвестен, план использования диспергентов, возможно, лучше всего осуществлять осторожно – но здесь был не тот случай. «С судна, покидающего Валдиз, вывозится только один вид сырой нефти», – сказал он позже. Он имел в виду тот факт, что по трубопроводу поступали только хорошо известные смеси аляскинской сырой нефти и их химический состав был хорошо изучен. «Она наиболее восприимчива к диспергентам из всех сырых нефтей». «Следовательно, не было необходимости устанавливать эту информацию».

В начале своей карьеры в «Эксон» Рэймонд работал в лаборатории, разработавшей COREXIT, диспергент, который можно было использовать в заливе; он чувствовал, что знает эти вопросы от молекулярного уровня и выше. Но руководители «Эксон» на месте постоянно говорили ему, что «штат и группы особых интересов, пытающиеся повлиять на штат» выступают против использования предварительно одобренных диспергентов «Эксон», а Деннис Келсо, в частности, был «решительно против». Позже чиновники Аляски и федеральные ученые пришли к выводу, что не было ни достаточного количества химикатов, ни систем доставки, чтобы оказать решающее воздействие в имеющееся время, но Рэймонд столь же твердо придерживался противоположного мнения. Чем глубже в нем укоренялось это убежде-

ние, тем сильнее, казалось, укреплялась его вера в то, что, как только нефть начала поступать в залив Принс-Уильям, корпорация действовала безупречно, в то время как экологи – нет.

– Минуту назад я спросил вас... что, если вообще что-то, по вашему мнению, «Эксон» сделала неправильно, и, кажется, ваш ответ начался с того, что вы не считаете это вопросом правильного или неправильного, – спросил позже Рэймонда на даче показаний Джим Шерман, адвокат штата Аляска.

– Ну, я не хочу спорить, но назначение виноватых – это не то же самое, что быть правым или неправым, – сказал Рэймонд.

– Хорошо, считаете ли вы, что действия штата Аляска в первые семьдесят два часа после разлива в отношении использования диспергентов были неправильными?

– Я лично считаю, что диспергенты следовало применить. Если вы предполагаете, что штат не считал, что их следует применять, тогда, полагаю, у нас расходятся мнения. И поскольку я прав, думаю, по вашему предположению, вы не правы.

– В том же ключе, сделала ли «Эксон» что-либо неправильное в течение недель, следовавших за разливом?

– У штата может быть свое мнение на этот счет, а у меня – другое.

– Я спрашиваю ваше мнение, сэр.

– Я думаю... Я никогда не скажу, что мы всегда делаем всё абсолютно правильно. Было бы наивно так говорить; но если вы спрашиваете меня, есть ли какие-то ключевые решения, с которыми мы столкнулись при реагировании на этот разлив, оглядываясь назад, мы бы сказали, что, по нашему мнению, ошиблись, – я не думаю, что такие есть.

Пока нефть распространялась, Сэмюэл Скиннер, министр транспорта, вызвал адмирала Пола Йоста, коменданта Береговой охраны США, на совещание в Белый дом. Они ждали в Западном крыле президента Джорджа Буша-старшего, бывшего нефтяного старателя, который сколотил состояние в Западном Техасе, прежде чем начать карьеру в политике, разведке и дипломатии. Той весной президент Буш был поглощен событиями за рубежом – распространением инакомыслия в Восточной и Центральной Европе и растущим радикализмом горбачевской перестройки.

Адмирал Йост сделал себе профессиональное имя как командир патрульного катера во Вьетнаме. Будучи комендантом Береговой охраны с 1986 года, он направил службу в сторону военной дисциплины. Он запретил бороды, нажив себе врагов среди целого поколения офицеров, и предпринял шаги по установке военно-морских оружейных систем на судах Береговой охраны.

В Овальном кабинете Йост ввел президента Буша в курс дела о масштабах кризиса с «Эксон Валдиз», сравнивая его с военными действиями, «пытаясь объяснить, что нужно для мобилизации при крупном разливе нефти, и как выглядит Валдиз с одним или двумя мотелями и парой маленьких ресторанчиков», – как вспоминал Йост.

Буш взглянул на часы. – Немецкий посол ждет уже десять минут, – сказал он. – Мне нужно идти к нему.

Президент повернулся к своему главе аппарата Джону Сунуну, бывшему губернатору Нью-Гэмпшира. – Займитесь этим у себя в кабинете и запустите процесс, – сказал он.

Йост и Скиннер прошли за Сунуном через Западное крыло. Когда они сели, Сунун сказал ему: – Адмирал, вы отправляетесь на Аляску и будете руководить ликвидацией этого разлива.

– Мистер Сунун, я не поеду в Валдиз, – ответил Йост. – Я не могу управлять Береговой охраной из Валдиза. Это всемирная операция.

Сэм Скиннер положил руку на плечо Йоста. – Пол, вы едете на Аляску.

К тому времени, когда он прибыл, споры о химических диспергентах уже потеряли актуальность.

В ночь на воскресенье, 26 марта, примерно через семьдесят два часа после первоначальной посадки на мель, над заливом Принс-Уильям пронесся яростный весенний шторм. Юго-западные ветры скоростью до семидесяти миль в час дули и разносили нефть с морской поверхности в районе Блая по скалистым островным пляжам за десятки миль, на противоположной стороне залива: остров Найт, остров Элеонор, остров Ингат, остров Диск, остров Нэйкид. Это было похоже на то, как если бы кто-то очень сильно дунул на пепельницу и развеял ее содержимое. Кружащие ветры были настолько сильны, что сырая нефть появилась даже на верхушках деревьев на отдаленных островах. Ураган сделал предыдущие дебаты о химических диспергентах академическими; если бы они применялись в полную силу в течение первых трех дней, они могли бы немного уменьшить количество нефти, разносимой ветрами, но недостаточно, чтобы предотвратить катастрофу.



Джеральд Форд – президент США с 1974 по 1977 год, ставленник нефтяного лобби

Шторм изменил характер очистных работ. Теперь задача заключалась в том, чтобы удалить загрязнения с десятков пляжей в течение летних месяцев, до возвращения снега и суровой погоды поздней осенью. Отто Харрисон, опытный специалист в очках, ветеран международных операций «Эксон» и морской добычи нефти, возглавил эти усилия. Харрисону предстояло работать вместе с комендантом Йостом. «Эксон» сообщила, что потратила 2,1 миллиарда долларов на очистные операции в 1989 году, и даже некоторые критики компании отмечали энергичность ее усилий после того, как работа была организована. Однако разногласия сохранялись относительно того, делала ли «Эксон» все возможное.

Публично президент «Эксон» Ли Рэймонд заявлял, что корпорация будет выполнять указания относительно своих решений по очистке, исходящие от руководителя на месте от Береговой охраны. – Это тот человек, на которого мы ориентируемся, – сказал он. – Это тот человек, который утверждает наши планы.

В частном порядке «Эксон» и Береговая охрана оказались в конфликте. Комендант «совершенно не ладил с [Отто] Харрисоном», – вспоминал Йост. Его коллега из «Эксон» «был крупным мужчиной. Он принимал решения очень быстро. Он стоял на своем и не позволял себя толкать... Я говорил ему, что делать, а он иногда делал то, что хотел. Такие у нас были отношения, но он был хорош. Очень хорош».

Чтобы заручиться политической поддержкой решений Харрисона, Рэймонд и Лоуренс Роул регулярно летали в Вашингтон на встречи с Сунуном, Скиннером, министром внутренних дел Мануэлем Луханом-младшим и директором Агентства по охране окружающей среды Уильямом К. Рейли. В Джуно они убеждали губернатора Каупера и его помощников поддерживать план очистки «Эксон».

Комендант Йост спорил о количестве рабочих, которых следовало задействовать на пляжах. Йост сказал Харрисону, что хочет, чтобы на летние бригады наняли пять тысяч человек.

- Адмирал, я не могу обеспечить пять тысяч человек на пляжах, – ответил Харрисон.
- Тогда обеспечьте поддержку там – это ваша проблема. Я хочу пять тысяч на пляжах.
- Я пойду с этим прямо в Белый дом, – сказал руководитель «Эксон».
- Давайте, – ответил Йост.

Вскоре комендант получил вызов в Вашингтон. Он снова встретился со Скиннером, и министр транспорта сопровождал его в Белый дом к Джону Сунуну.

- Адмирал, – объявил Сунун, – я не собираюсь требовать пять тысяч человек на пляже.
- В таком случае, – ответил комендант Береговой охраны, – я не могу гарантировать президенту, что очистка будет завершена этим летом.

Он добавил: – Прошу занести в протокол, что вы имеете дело с очень недовольным комендантом.

На слушаниях в Конгрессе той весной сенатор от штата Вашингтон Слейд Гортон указал председателю совета директоров «Эксон», что руководители японских компаний обычно берут на себя ответственность за серьезные корпоративные провалы, независимо от причины, уходя в отставку. Гортон спросил Лоуренса Роула, рассматривал ли он возможность сделать то же самое.

Роул был ирландским американцем, сыном нью-джерсийского дальнбойщика, который поступил на службу в морскую пехоту США, дослужился до сержанта, а затем стал инженером-нефтяником в Университете Оклахомы, используя льготы для ветеранов. Он проработал в «Эксон» всю свою профессиональную жизнь. – Многие японцы также кончают жизнь самоубийством, – ответил Роул Гортону, – и я отказываюсь это делать.

Ли Рэймонд никогда не отказывался от своего убеждения, что иррациональные экологи усугубили проблемы «Эксон» на Аляске своим противодействием использованию дисперген-

тов, но он все же тщательно изучил катастрофу на предмет других уроков. Один из них заключался в том, что «независимо от того, что вы решите делать правильно с точки зрения попыток справиться с разливом, вы должны действовать очень быстро. Урок, извлеченный здесь, заключался в том, чтобы постараться убедиться, что и в компании, и в соответствующих правительствах существуют процедуры, чтобы и они, и мы знали, что именно делать и как это делать, если произойдет инцидент».

Рэймонд признал, что эпизод с «Эксон Валдиз» указывает на необходимость «возможной перебалансировки соотношения риска и выгоды во многих наших операциях». Риски аварий того рода, которые отравили залив Принс-Уильям той весной и летом 1989 года, сказал он три года спустя, «по-видимому, намного выше, чем кто-либо в нашей компании или отрасли мог себе представить».

Джон Браун – позже лорд Браун из Мадингли – поступил в «Бритиш Петролеум», как она тогда называлась, в 1966 году учеником на предприятии. По сравнению с Ли Рэймондом из Южной Дакоты, Браун был фигурой международной и космополитичной. Он был наполовину венгр, наполовину британец; родился в Германии и частично провел детство в Сингапуре и Иране. Будучи молодым руководителем нефтяной компании, направленным в Нью-Йорк, он жил в Гринвич-Виллидж, самостоятельно научился готовить и проводил свободное время в опере и в сохоских художественных галереях. Это был харизматичный молодой человек с оттопыренными ушами и копной темных волос. Поднимаясь по карьерной лестнице «Би-Пи», Браун начал думать, что корпорации «должны вести себя в соответствии с волей общества», как он выразился. Он размышлял над тем, что это понимание может означать для практики крупной нефтяной корпорации.

Нефть в резервуарах «Эксон Валдиз» была выкачана с арктических месторождений Аляски, частично принадлежавших «Би-Пи». Утром в день посадки танкера на мель Браун случайно спал в базовом лагере компании на Северном склоне, куда приехал попрощаться с коллегами перед отъездом на новое задание. В 5 утра его разбудил генеральный менеджер «Би-Пи» на Аляске. – Мы получили сообщение, – доложил он. – В районе Валдиза сочится нефть. С танкера, и говорят, что это «Эксон». Но никто, кажется, ничего не предпринимает.

Браун вспоминал, что «сразу понял: случилось что-то ужасное». Он сел в самолет и пролетел над заливом Принс-Уильям, «домом для драгоценной дикой природы», куда «скоро должны были вернуться киты из теплых вод юга». Всмотриваясь вниз с высоты, он видел, что белые льдины уже тронуты чернотой. Ему показалось, что в плане реагирования и очистки делается слишком мало. Где были спасательные катера и боны, чтобы не допустить нефть на пляжи? На самом деле, это был вопрос, на который старшие руководители «Бритиш Петролеум» должны были иметь возможность ответить; неадекватная реакция была и их провалом тоже, но он вскоре должен был померкнуть на фоне вины «Эксон».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.