



**Обращение Экологической организации «Беллона-Мурманск» и
Экологической группы «Экозащита!»
к участникам 6-ой Российско-норвежской нефтегазовой конференции
«Партнерство компаний нефтегазового сектора России и Норвегии в освоении шельфа»
(29-31.01.2008, г.Калининград)**

В настоящее время экосистема Арктики испытывает серьезное техногенное воздействие, связанное с климатическими изменениями, глобальным переносом загрязняющих веществ, радиационным загрязнением и т.д. Активная нефтегазовая деятельность может стать губительной для окружающей природной среды региона. Природа северных морей настолько чувствительна и уязвима, что даже незначительное нарушение ее структуры, может привести к необратимым последствиям. Сами последствия будет трудно спрогнозировать, поскольку экосистемы северных морей остаются малоизученными. Очевидно, что для Арктического шельфа риски освоения нефтегазовых месторождений выше, чем в других районах, что обусловлено сложными природно-климатическими условиями, необходимостью применения уникальных технологий и оборудования, недостаточным уровнем развития инфраструктуры, несовершенством нормативной базы в сфере обеспечения безопасности.

Мы, нижеподписавшиеся, полагаем, что нефтегазовая промышленность, как российская, так и норвежская, не готовы к освоению углеводородных ресурсов северных морей по следующим причинам.

На сегодняшний день недостаточно внимания уделяется изучению морских экосистем Арктического шельфа. Система государственного экологического мониторинга в Арктике практически не работает. Недостаток данных о природных сообществах северных морей и антропогенном влиянии на них не позволяет в настоящее время объективно оценить и спрогнозировать изменение экологической обстановки в регионе.

Для нефтегазовых компаний России характерна нерациональность недропользования, которая проявляется в низком коэффициенте извлечения нефти с месторождений и переработки попутного газа. В России в среднем коэффициент извлечения нефти составляет 35% (в Норвегии, например, КИН – 45%, Саудовской Аравии и США – 50%). По данным Министерства природных ресурсов Российской Федерации, из 55 млрд. м³ ежегодно извлекаемого попутного нефтяного газа на переработку направляется лишь 26%, около 27% газа сжигается в факелях.

В рамках транспортной стратегии РФ на период до 2020 года планируются программы модернизации и строительства портовых терминалов по перевалке нефти, а также расширение системы трубопроводного транспорта. В то же время остаются вопросы по разведенным запасам нефти и газа на Европейском Севере России. Насколько они велики? Можно ли рассчитывать на существенное увеличение объемов добычи нефти и газа и надо ли строить новую транспортную структуру, достаточно ли будет ресурсов для их заполнения?

Устаревшая и несовершенная техническая оснащенность системы транспортировки углеводородного сырья обуславливает высокий уровень аварийности, что в значительной мере повышает экологические риски. При проектировании новых трубопроводов сроки эксплуатации этих объектов не регламентируются, что позволяет компаниям-операторам использовать их бесконечно, осуществляя лишь незначительные обновления.

Высокий уровень экологических рисков при танкерной транспортировке нефти и газа определяется техническим состоянием танкеров и отсутствием эффективной системы регулирования и контроля над их передвижением. Существенно увеличилось количество танкеров с одинарным корпусом, которые, будучи выведенными из эксплуатации в других странах, используются в России для транспортировки углеводородов внутри страны, что значительно увеличивает риски утечек. В настоящее время не существует четко определенных маршрутов движения танкеров, перевозящих

нефтеналивные грузы. Выбор маршрута определяется подходящими глубинами и природно-климатическими условиями (погодой). Все это значительно повышает риски загрязнения водной среды в районах транспортировки.

Прогнозируемое наращивание объемов транспортных операций будет неизбежно опережать развитие региональной системы ликвидации аварийных разливов нефти. В настоящее время система аварийного реагирования характеризуется моральным и физическим старением судов и специального оборудования, удаленностью базирования аварийных сил, отсутствием современных средств обнаружения, контроля, прогноза поведения аварийных разливов нефти, дефицитом средств для защиты и очистки побережья и др.

Использование плавучих атомных электростанций для энергообеспечения крупных нефтегазовых проектов Арктического шельфа лишь многократно усилит экологические риски. По заявлению «Газпрома» для обеспечения добычи газа на Ямале и разработки Штокмановского газоконденсатного месторождения на шельфе Баренцева моря потребуются три плавучих атомных станции. Их эксплуатация возможна только при наличии развитой и разветвленной инфраструктуры: судов для перевозки отработавшего ядерного топлива (ОЯТ), хранилищ для ОЯТ и радиоактивных отходов, центров технического обслуживания. На сегодня такой инфраструктуры нет. Не имеется современных судов для перевозки ОЯТ и радиоактивных отходов. Нет даже единой концепции по обращению с ОЯТ и отходами в самой России. Не продумано, каким образом будет вывозиться топливо и что делать, если произойдет чрезвычайное происшествие на объекте.

Законодательная система, регулирующая режим недропользования и экологическую безопасность на Арктическом шельфе на данный момент не совершенна. Нормативная база противоречивая, громоздкая и в то же время не достаточная (не полная). Это не позволяет установить эффективный правовой контроль над деятельностью нефтегазовых компаний и дает им возможность избежать ответственности за экологические правонарушения.

В настоящее время, с целью облегчения процедуры освоения шельфа, предпринимаются некоторые шаги для совершенствования законодательной системы, которые на наш взгляд недостаточны. Совершенствование норм в основном касается экономических аспектов деятельности компаний. В то же время нормативные акты, регулирующие деятельность компаний и государства по охране окружающей природной среды, а также определяющие уровень их экологической ответственности, упрощаются или упраздняются совсем. Наблюдается недостаток нормативных актов, которые регулируют транспортировку углеводородного сырья.

Разработанные для каждого нефтегазового проекта планы ликвидации аварийных разливов нефти (ЛАРН) являются проявлением формального следования законодательству, а прописанные в них требования часто являются физически невыполнимыми.

Действие международных соглашений о морской транспортировке углеводородных ресурсов только с использованием двухкорпусных танкеров не распространяется на деятельность компаний в России, где продолжают эксплуатироваться однокорпусные и устаревшие танкера.

Сокращаются возможности общественного участия в экологической оценке нефтегазовых проектов. Нефтегазовые компании всеми способами уклоняются от проведения экологически ориентированной и открытой политики. Наблюдается сокращение нормативных актов, позволяющих общественности влиять на экологическую политику государства и компаний.

Таким образом, мы выступаем категорически против разработки новых нефтегазовых месторождений на Арктическом шельфе и призываем к запрету на добычу углеводородов в столь уязвимом районе и к минимизации экологических рисков при осуществлении транспортировки углеводородного сырья в морях Арктического шельфа.

**Мурманская региональная общественная
экологическая организация
«Беллона-Мурманск»**

**Международная экологическая
группа «Экозашита!»**

А. Золотков

А. Королева