

«МЫ НЕ ГОВОРИМ „НЕТ“ НАВСЕГДА»

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ РИСКИ — ОДНА ИЗ САМЫХ СЕРЬЕЗНЫХ УГРОЗ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИХ ОСВОЕНИЮ АРКТИЧЕСКИХ ЗАЛЕЖЕЙ УГЛЕВОДОРОДОВ. О ТОМ, ЧТО НЕОБХОДИМО ПРЕДПРИНЯТЬ НЕФТЯНИКАМ, ЧТОБЫ МИНИМИЗИРОВАТЬ НЕГАТИВНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ ИЛЬЕ АРЗУМАНОВУ РАССКАЗАЛ АЛЕКСЕЙ КНИЖНИКОВ — КООРДИНАТОР ПРОГРАММЫ ПО ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ НЕФТЕГАЗОВОГО СЕКТОРА WWF.

BUSINESS GUIDE: Экологи много критикуют арктические нефтегазовые проекты. Возможен ли компромисс, как нефтесоблюдающие компании могут снизить экологические риски своих проектов?

АЛЕКСЕЙ КНИЖНИКОВ: Основной тезис, который очевиден для всех: деятельность нефтяников так или иначе приводит к разливам нефти. Независимо от страны происхождения компании, от территорий нефтедобычи аварии происходят. Конечно, их масштаб бывает разный, однако практически каждый месяц случаются серьезные аварии. Те, при которых разливаются тысячи, десятки тысяч тонн нефти. Одна из последних была в Северном море у компании Total на платформе Elgin, добывающей нефть и газ в 240 км от Абердина. Утечка газа началась в конце марта. По поверхности Северного моря расплзлось пятно конденсата диаметром около 11 км. Устранили разлив только к середине мая.

Так вот чтобы считать шельфовые проекты в Арктике хоть сколько-нибудь безопасными, необходимо иметь эффективные технологии ликвидации обширных разливов нефти в ледовых условиях. 24 мая мы с МЧС проводили семинар по проблеме нефтяных разливов на море. По его итогам все участвующие: и нефтяные компании, и представители министерств — согласились с тем, что если десятилетний разлив в ледовых условиях убрать еще как-то можно, то с разливом объемом тысячи или десятки тысяч тонн нефти (а такие разливы вероятны, например, в проекте Приразломное) ни одна из наших технологий не справится.

ВГ: Технологии устранения разливов нефти в ледовых условиях в мире существуют?

А. К.: Есть опытно-промышленные образцы, которые в строго определенных «тепличных» ледовых условиях позволяют ликвидировать небольшой объем нефти. Но никаких серьезных разливов нефти с помощью существующих технологий ликвидировать нельзя. Нам, к слову, все время говорят, что мы не правы — нефтяники нам все время показывают некие средства. Все эти средства в идеальных ледовых условиях, когда небольшая сомкнутость льда, когда нет полярной ночи и т. д., могут убрать десятки, сотни тонн разлившейся нефти. Но они не решают проблему больших разливов. А большие разливы, как я уже отмечал, отнюдь не редкость. В середине мая в прибрежной зоне Ненецкого автономного округа была авария на месторождении Требса. Там разлив составил до 2 тыс. тонн нефти, по нашим оценкам. Для открытого моря это была бы катастрофа.

ВГ: Работает ли кто-нибудь над технологиями устранения таких масштабных разливов в ледовых условиях?

А. К.: Да, ведущие мировые нефтяные компании тратят на это очень много денег. Наиболее активно разработки ведут Shell и Exxon: они серьезно вкладываются в действительно большую исследовательскую работу, у них есть интересные технологии, но пока это все только исследования.

Наши компании очень многое заимствуют у зарубежных лидеров. В прошлом году Shell подписал с «Газпро-



мом» глобальное партнерство, которое имеет в виду в том числе и обмен технологиями. А «Роснефть» недавно подписала меморандум о сотрудничестве с Exxon. Партнерства как-то развиваются. Это внушает надежду, что передовые разработки мировых лидеров попадут и в Россию. **ВГ:** Получается, нужно подождать год-два, пока какая-нибудь из мировых компаний не разработает технологию, с помощью которой можно будет убрать 1 тыс. тонн нефти из-под льда во время полярной ночи — тогда Арктику можно будет спокойно осваивать?

А. К.: Помимо отсутствия технологий ликвидации нефтеразливов во льдах существует еще одна крайне серьезная проблема: природно-климатические условия в Арктике настолько суровые, что при авариях во многих случаях ни применение авиации или судов, ни нахождение людей на открытом воздухе просто невозможны. То есть если авария случится во время арктической «непогоды», неделями может отсутствовать возможность выдвинуть силы реагирования и развернуть оборудование. Мы с этим сталкивались даже в куда менее суровых условиях. Например, когда произошел разлив в 2007 году в Керченском проливе, был очень сильный шторм. Четыре дня не могли приступить к работам, не могли развернуть ни боновые заграждения, ни другие средства устранения разлива. В Арктике такое будет длиться не сутки и не несколько суток, а недели.

Кроме того, чтобы обеспечить безопасность шельфовых проектов в Арктике, необходимо создать инфраструктуру центров реагирования. Мы вот сейчас собираемся добывать нефть где-то у берегов Ненецкого округа, а служба реагирования у нас находится не ближе чем в Мурманске — это тысяча километров. Какая может быть эффективность реагирования при возникновении аварийной ситуации, если судам нужно плыть несколько суток, только чтобы добраться до места аварии? Из-за ведомственной разобщенности, из-за несовершенства нашей нормативно-правовой базы идея создания центров реагирования пока остается только на бумаге. Ничего реально не сделано. То есть прежде, чем приступать к добыче на арктических шельфах, должно быть принято хотя бы решение, выделено финансирование и эти центры реагирования созданы. На что уйдет не год и не два.

ВГ: А что наши технологии добычи — с ними придется что-нибудь делать?

А. К.: Платформа «Приразломная», которую «Газпром» установил в Печорском море, сооружена по технологии 1980-х годов. Верхняя часть платформы — это списанная в свое время платформа из Северного моря. Вообще, сооружение платформ — отжившая технология. Сейчас все активнее внедряются так называемые донные комплексы, например Норвегией в Северном море. Вся инфраструктура по добыче и первичной подготовке углеводородов базируется непосредственно на дне в виде специальных модулей, на сушу углеводороды поступают по трубопроводам. Такие комплексы не имеют надводной инфраструктуры, соответственно, минимизируется воздействие динамических подвижек льда и прочих воздействий ледового покрова на процесс добычи.

Донные комплексы сейчас приходят в Россию. К примеру, при освоении проекта «Сахалин-3» «Газпромом» планируется сооружение таких донных комплексов. Их же, безусловно, надо использовать при освоении арктического шельфа.

ВГ: Какие страны ближе всех остальных к освоению Арктики в отношении технологического развития и экологической безопасности? Стоит ли нам с кого-то пример брать?

А. К.: Я могу привести пример авторитетного коллективного разума. После аварии в Мексиканском заливе вопрос загрязнения морей изучала специальная государственная комиссия США. По результатам был опубликован всеобъемлющий доклад, в котором среди прочего говорилось, что в области обеспечения экологической безопасности наивысших стандартов придерживаются две страны: Великобритания и Норвегия. Я считаю, нашей стране надо к этому прислушаться. И в общем-то политическая воля в этом отношении у нас уже высказана. После того как в декабре 2011 года утонула буровая платформа «Кольская», в результате чего погибло более 50 человек, Морская коллегия признала, что России необходима модернизация законодательства о безопасности на море. По разным аспектам, в том числе экологическим. И была поставлена задача — использовать при модернизации наилучшие мировые нормативы и требования. К сожалению, работа эта была заторможена в связи со становлением нового правительства. Сейчас вот кабинет министров уже сформирован, новые назначения произошли — надеемся, что в ближайшее время эта работа будет возобновлена. Мы со своей стороны вносим лепту в модернизацию российского законодательства по безопасности на морях и делаем все возможное, чтобы в Думу в ближайшее время был внесен законопроект о предотвращении загрязнения морей нефтью.

ВГ: Помимо всего перечисленного нефтяникам придется думать также и о воздействии на животный мир Арктики. Как это воздействие можно минимизировать?

А. К.: Дело в том, что ученые еще слишком мало знают о многих ключевых арктических видах. То есть, чтобы выработать меры минимизации воздействия на арктическую экосистему, ученым нужно больше об этой самой

экосистеме узнать. В качестве примера мы часто приводим атлантического моржа. Этот вид, который занесен в Красную книгу в России, обитает в юго-восточной части Баренцева моря. Именно там, где установлена платформа «Приразломная», где «Роснефть» планирует летом провести сейсмозаземку. Так вот ученые до сих пор не знают ни точной численности этого краснокнижного вида, ни путей его миграции, ни мест лежбищ. То есть сначала нужно этот вид досконально изучить, а потом выработать меры ограничения воздействия на него и только затем начинать какую-либо хозяйственную деятельность в регионе его обитания.

ВГ: Нефтяникам удастся приблизить начало освоения Арктики, если они вложатся в изучение моржей?

А. К.: Не знаю насчет приблизить, но это нормальная практика. Например, WWF уже десять лет взаимодействует с нефтяными компаниями на Сахалине по вопросам охраны еще одного краснокнижного вида — серого кита. Потрачены очень большие деньги на программы мониторинга за этим видом, в результате ученые, а вслед за ними и нефтяники узнали, когда этот кит прибывает на летние «пастбища» к берегам Сахалина, где он кормится, в какие сезоны нельзя работать и так далее. Десять лет посвящено было только тому, чтобы эти вопросы изучить. А с Арктикой получается, что нефтяники приходят работать, а про атлантического моржа ни один ученый ничего не знает, никакой информации о минимизации воздействия на него предоставить не может. И я лишь как конкретный пример привожу моржа — в Арктике очень много таких видов.

ВГ: Получается, в Арктику соваться не стоит еще лет десять?

А. К.: Да, я бы именно так и сказал. Как минимум пять-десять лет. Мы не говорим «нет» навсегда. Мы говорим, что сегодня, в нынешних условиях мы ни по каким показателям не готовы к развитию хозяйственной деятельности в Арктике. И мы считаем, что нас на самом деле услышали, потому что все те проекты, которые сейчас готовятся к освоению на Арктическом шельфе, — это и Штокман, и «Приразломный», — так или иначе откладываются, в том числе по экологическим соображениям. Это позволяет надеяться, что не только мы, экологи, но и сами нефтяные компании понимают, что проблемы есть и нужно время, чтобы их решить. А в качестве примера, как такие проекты могут задерживаться, мы всегда приводим шельфовый проект «Кашаган» в Казахстане, который развивается в очень сложных условиях северного Каспия, где тоже есть и ледовые условия, и мелководье, и ценные экосистемы. Там проект планировалось запустить в 2005 году, но он до сих пор не запущен. Уже семь лет происходит перенос сроков, в том числе по вопросам экологической безопасности.

ВГ: То есть шансы, что история с Арктикой остановится, реальны?

А. К.: Да, и важно, чтобы никого не пугала задержка, перенос сроков. Это нормальное явление. ■

СЕЙЧАС ВСЕ АКТИВНЕЕ ВНЕДРЯЮТСЯ ДОННЫЕ КОМПЛЕКСЫ: ВСЯ ИНФРАСТРУКТУРА ПО ДОБЫЧЕ И ПЕРВИЧНОЙ ПОДГОТОВКЕ УГЛЕВОДОРОДОВ БАЗИРУЕТСЯ НЕПОСРЕДСТВЕННО НА ДНЕ В ВИДЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ МОДУЛЕЙ, НА СУШУ УГЛЕВОДОРОДЫ ПОСТУПАЮТ ПО ТРУБОПРОВОДАМ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА