

ВЕРТИКАЛЬНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ РИСКОВ



ИНТЕРВЬЮ
АЛЕКСЕЙ КНИЖНИКОВ
Руководитель программы

по экологической политике ТЭК Фонда дикой природы России

Ред.: Алексей Юрьевич, традиционно нефтегазовый бизнес связан с серьезными рисками для окружающей среды. Что происходит с течением времени? Негативное воздействие нефтегазовой отрасли на природу растет или уменьшается? Насколько объективно можно об этом судить?

А.К.: В последнее время нам стало легче оценивать экологические показатели отрасли. Дело в том, что в 2014 году мы запустили новый проект — Рейтинг экологической ответственности нефтегазовых компаний. Методика его расчета включает 12–13 критериев и количественных оценок (их число из года в год меняется). В первую очередь, это объемы сбросов и выбросов загрязняющих веществ, а также образования отходов.

Данные для составления рейтинга мы берем из публичной отчетности самих компаний. Отрадно, что с каждым годом всё больше и больше предприятий обнаруживает такую ин-

Принцип вертикальной интеграции позволил значительно повысить эффективность нефтегазового бизнеса, объединив его в цепочку — от скважины до бензоколонки. Но компании отрасли получили в нагрузку и вертикаль экологических рисков, связанных и с разведкой, и с добычей, и с транспортировкой, и с переработкой и сбытом нефти и нефтепродуктов.

По словам собеседника «Вертикали», руководителя программы по экологической политике ТЭК Фонда дикой природы России Алексея КНИЖНИКОВА, в сфере добычи основными экологическими проблемами остаются сжигание попутного нефтяного газа и аварии на промысловых трубопроводах, приводящие к нефтяным разливам. Новые экологические риски возникают в связи с движением нефтегазовой отрасли на Восток и на Север. В частности, большую тревогу экологов вызывает проект «Ямал-СПГ». Негативное воздействие на природу в результате производства и потребления нефтепродуктов удалось уменьшить благодаря переходу на 5-й экологический класс топлив. Видимо, дальнейшее сокращение вредных выбросов автомобильным транспортом будет происходить за счет распространения газомоторного топлива и электромобилей.

Остается много нерешенных правовых проблем в сфере защиты окружающей среды. А.Книжников отмечает, что российское законодательство в этой области даже ухудшилось по сравнению с 1990-ми годами.

формацию, повышает свою экологическую прозрачность. В результате растет достоверность и общепромышленных показателей, которые мы выводим на основе этих цифр.

И можно констатировать, что по ряду направлений, например по полезному использованию попутного нефтяного газа, наблюдается устойчивый позитивный тренд. То есть объем сжигания ПНГ на факелах сокращается. Правда, этот процесс в последние годы замедлился в силу ряда причин, в первую очередь экономического свойства. Падение цен на нефть сказалось на инвестициях компаний в реализацию природоохранных проектов, включая утилизацию попутного газа.

К сожалению, данные по нефте разливам отличаются меньшей достоверностью. Никто точно не знает, сколько нефти разливается в России в результате порывов нефтепроводов и других аварий. Оценки колеблются

от десятков тысяч до миллионов тонн в год. Поэтому тут мы можем приводить только наше экспертное мнение.

В целом, как мы полагаем, здесь также тенденция позитивная, количество и масштабы аварийных разливов сокращаются. Это связано с тем, что в последние годы компании стали больше инвестировать в сооружение новых нефтепроводов и лучше оценивать риски.

Выбросы других загрязняющих веществ в атмосферу тоже имеют тенденцию к снижению. Таким образом, в целом можно сказать, что из года в год удельные экологические показатели отрасли улучшаются.

Ред.: Практически все нефтегазовые компании сегодня имеют собственные программы по уменьшению негативного воздействия на окружающую среду. Насколько они эффективны и соответствуют ли они передовому зарубежному опыту?

А.К.: Крупные отечественные ВИНК, по сути, являются международными корпорациями. Поэтому они применяют те же стандарты, что и их западные коллеги. В частности, большинство российских компаний уже внедрили специальный стандарт экологического менеджмента ISO 14000. Кстати, в этой сфере нефтегазовый комплекс опережает все другие отрасли российской экономики.

То же самое можно сказать и о корпоративной отчетности. Большинство крупных компаний, работающих в России, обязательно включают в нее развернутый раздел, посвященный оценке воздействия на окружающую среду. А, к примеру, отчетность российского подразделения Shell по своей полноте уникальная не только для нашей страны, но и для мира в целом.

Экологические программы нефтегазовых компаний не только «красиво выглядят», но и выполняются на практике. В качестве примера можно привести внедрение прогрессивной технологии наклонно-направленного бурения на Сахалине. Она позволяет разрабатывать самые уязвимые с точки зрения экологии мелководные участки шельфа с берега, без строительства морских сооружений. Тем самым минимизируются вредные воздействия и риски. Компания Exxon Neftegas Limited, оператор проекта «Сахалин-1», установила мировой рекорд по такому направленному бурению. Длина скважины составила 12 км.

Ред.: Тем не менее российские нефтегазовые компании все же отстают от зарубежных коллег по ряду показателей. В частности, по той же доле утилизации ПНГ...

А.К.: Да, по абсолютным объемам сжигания ПНГ — мы впереди планеты всей (но нельзя забывать, что и по добыче нефти мы в числе лидеров). Хотя по удельным показателям мы находимся где-то в середине списка. Безусловно, по количеству сжигаемого попутного газа на тонну нефти мы отстаем от таких государств, как США, Норвегия, Саудовская Аравия. Но во многих странах (в основном в Африке и Центральной Азии) ситуация еще хуже.

Если верить официальной государственной и корпоративной статистике, то проблема утилизации ПНГ успешно решается. Хотя и с запозда-



нием. Напомню, на уровень полезного использования попутного газа в 95% планировалось выйти еще в 2012 году, затем сроки были перенесены на 2014 год, а теперь речь идет и вовсе о 2020 году. Тем не менее динамика в этой сфере положительная.

Однако возникают некоторые сомнения в достоверности данной информации. Под эгидой Всемирного банка уже более 10 лет действует партнерство по сокращению сжигания ПНГ — Global Gas Flaring Reduction. Его усилиями создана система мониторинга с использованием космических средств, которая позволяет отслеживать горящие факелы во всех нефтедобывающих странах и с минимальной погрешностью рассчитывать объемы сжигаемого ПНГ. Так вот, данные по России примерно в 1,5–2 раза отличаются (в большую сторону) от тех, которые приводит наша официальная статистика.

Пока позиция российской стороны сводится к тому, что мы не доверяем данным зарубежных спутников и поэтому не надо обращать на них внимания. Но мы, экологи, считаем, что это неправильно. Огульно обвинять Всемирный банк в подтасовке, наверное, не стоит. Ведь практически по всем другим нефтедобывающим странам — будь то США, Ангола или даже Казахстан — цифры почти совпадают с официальными.

Поэтому надо провести квалифицированную верификацию результатов космического мониторинга. По ее

итомам выяснится, кто прав, а кто неправ. Мы выдвинули инициативу — в Год экологии добиться согласия от наших ключевых игроков (Минэнерго, региональных властей и компаний) на реализацию такого проекта по верификации.

Ред.: Но если вдруг выяснится, что прав Всемирный банк, отечественные компании будут от этого не в восторге. Им придется платить дополнительные штрафы за сжигание ПНГ...

ПО РЯДУ НАПРАВЛЕНИЙ, НАПРИМЕР ПО ПОЛЕЗНОМУ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ПОПУТНОГО НЕФТЯНОГО ГАЗА, НАБЛЮДАЕТСЯ УСТОЙЧИВЫЙ ПОЗИТИВНЫЙ ТРЕНД. ТО ЕСТЬ ОБЪЕМ СЖИГАНИЯ ПНГ НА ФАКЕЛАХ СОКРАЩАЕТСЯ

А.К.: Безусловно. И главное, встанет вопрос об искажении данных в прошлом. Это создает дополнительные проблемы при продвижении идеи верификации. Но не осуществив ее, мы останемся в тупике.

Сегодня внимание всего мира приковано к этой проблеме. Так, президент Финляндии Саули Нийнистё, выступая 30 марта на арктическом форуме в Архангельске, заметил, что глобальное сжигание ПНГ (примерно 147 млрд м³ в год) в 40 раз превышает объемы потребления газа в его



Фото из архива ООО «Газпром трансгаз Ставрополь»

стране. И поэтому вопросы утилизации попутного газа надо решать коллективно, на глобальном уровне.

Нельзя относиться к Всемирному банку как к какой-то враждебной организации, которая клеветает на Россию. В конце концов, наша страна тоже является полноправным членом ВБ. И она может и должна использовать выработанные им механизмы. Попытки скрыть горящие факелы в век информационных технологий — бессмысленны.

ПАДЕНИЕ ЦЕН НА НЕФТЬ СКАЗАЛОСЬ НА РЕАЛИЗАЦИЮ КОМПАНИЙ В РЕАЛИЗАЦИЮ ПРИРОДООХРАННЫХ ПРОЕКТОВ, ВКЛЮЧАЯ УТИЛИЗАЦИЮ ПОПУТНОГО ГАЗА

Поэтому надо принять пускай и трудное, но мудрое политическое решение — договориться со Всемирным банком о сопоставлении и верификации данных о сжигании ПНГ.

Ред.: Но, наверное, для решения проблемы ПНГ необходимы не только мониторинг и ужесточение штрафов. Нужна система стимулов, чтобы компании были заинтересованы не сжигать газ, а эффективно его использовать...

А.К.: Несомненно. Сегодня именно высокие штрафы подталкивают компании к искажению отчетности и создают благоприятную почву для различных коррупционных схем. Нужны не карательные меры, а стимулы.

Как известно, существует несколько способов утилизации ПНГ. Сейчас многие компании делают ставку на использование его в качестве сырья для электрогенерирующих установок на промыслах. Этот метод можно считать рациональным только в том случае, если установки обладают блоком сепарации, где наиболее ценные элементы ПНГ выделяются и затем отправляются на дальнейшую переработку. Потому что попутный газ — это очень ценный ресурс для газонефтехимии.

Сейчас конъюнктура мирового газового рынка меняется. Торговля одним только «энергетическим» газом, метаном, становится все менее выгодной. Так, газосланцевые проекты в США оказались экономически эффективными именно потому, что американские компании удачно монетизировали жирные фракции, которые содержатся в большом количестве и в ПНГ.

В России также начинают это понимать. Ряд отечественных компаний — НОВАТЭК, «Роснефть», ЛУКОЙЛ — активно развивают сегменты, связанные с газохимией. В качестве приме-

ров можно привести планы по строительству газохимического комплекса ЛУКОЙЛа в Буденновске (Ставропольский край), партнерство НОВАТЭКа и СИБУРа в рамках создания ГХК в Тобольске и т.д.

То есть происходит движение в правильном направлении. И правительство должно поддерживать и поощрять глубокую переработку ПНГ.

Ред.: Вы уже упоминали о том, что проблема достоверности данных существует и в отношении разливов нефти. Как ее решить?

А.К.: Несмотря на то, что Всемирный фонд дикой природы — крупнейшая природоохранная организация в России, у нас нет ресурсов для того, чтобы провести даже приблизительный мониторинг в этой сфере. У нас есть информация только по отдельным регионам и годам, которая позволяет понять масштаб бедствия.

Например, в 2015 году мы совместно с коллегами из региональных экологических организаций попытались подсчитать объемы нефтяных разливов на Сахалине. Конечно, компании старались что-то скрыть, занижить цифры. Но в итоге мы оценили разливы в сотни или в первые тысячи тонн в год. Если экстраполировать это в целом на страну (понимая, что главные центры нефтедобычи находятся не на Сахалине, а в ХМАО, ЯНАО, Республике Коми), то получаются сотни тысяч тонн.

Надо признать, что Министерство природных ресурсов уделяет большое внимание этой проблеме. Глава ведомства Сергей Донской выступил с инициативой усиления административной ответственности за сокрытие или искажение объемов разливов. Но как их отследить?

Безусловно, есть государственные службы, на которые возложены функции по выявлению фактов нефтяных разливов. Но им не хватает ни финансирования, ни людских ресурсов для решения столь масштабной задачи.

К сожалению, спутниковые методы мониторинга здесь тоже вряд ли помогут. Они способны выявить загрязнения на водной поверхности, но на суше, да еще под слоем снега, нефтяные пятна из космоса рассмотреть не удастся.

Ред.: Что же тогда делать?

А.К.: Надо решать эту проблему с широким привлечением обществен-

ности. Одна из причин сокрытия или искажения информации — злополучная коррупция. Поэтому важно, чтобы и средства массовой информации, и простые люди поднимали эту тему.

Мы в 2017 году запустили проект по тотальному мониторингу СМИ и других источников (в первую очередь, социальных сетей) с целью поиска упоминаний о нефтеразливах. Вскоре мы представим первый обзор на эту тему, а затем он будет выходить регулярно. В нем будет отражаться информация по всем нефтегазовым компаниям.

Этот проект, с одной стороны, позволит собрать некий объем информации о масштабе разливов. А с другой стороны, мы рассчитываем, что нефтяные компании вступят с нами в диалог. Например, будут оспаривать какие-то заключения и оценки. В любом случае это создаст новую площадку для обсуждения проблемы.

Ред.: *Сегодня многие нефтегазовые компании выходят в новые регионы деятельности, в первую очередь в Восточную Сибирь. С какими угрозами окружающей среде это связано?*

А.К.: Риски достаточно велики. Как правило, в старых нефтегазоносных провинциях уже есть инфраструктура, призванная реагировать в случае возникновения различных чрезвычайных ситуаций. А в новых регионах она отсутствует. Это стало

особенно очевидно, когда начались разговоры об освоении арктического шельфа. Для того чтобы обеспечить хотя бы минимальную экологическую безопасность, надо построить целую сеть специальных портов и станций слежения вдоль Северного морского пути. А это потребует колоссальных инвестиций.

Даже если свести риск аварий к минимуму, всё равно нефтегазовые проекты в неосвоенных регионах означают негативное воздействие на окружающую среду: сбросы, выбросы, беспокойство для дикой природы. В то же время мы, экологи, понимаем, что развитие отрасли остановить невозможно, и поэтому не стремимся препятствовать ее движению на Восток.

Но вот прекратить экспансию на арктический шельф — наша задача. И мы тут немало добились. Как известно, в сентябре прошлого года правительство приняло решение о временном моратории на выдачу новых лицензий на морские участки в Арктике.

Конечно, здесь сыграли роль многие факторы, в первую очередь экономические. Но веский аргумент состоял в том, что уровень обеспечения экологической безопасности в Арктике крайне низкий. А чтобы его повысить, требуются колоссальные инвестиции, которых пока просто нет.

Ред.: *Может ли эта пауза быть использована для того, чтобы создать*

технологии, позволяющие безопасно эксплуатировать Арктику? Или риски настолько велики, что тут не помогут никакие технологии?

А.К.: У нас скорее ощущение, что у арктического шельфа в обозримом будущем нет перспектив. Главным фактором риска для добычных проектов в северных морях, конечно, являются айсберги. Именно угроза столкновения платформы с ледяной глыбой стала одной из причин отказа от Штокмановского проекта.

НИКТО ТОЧНО НЕ ЗНАЕТ, СКОЛЬКО НЕФТИ РАЗЛИВАЕТСЯ В РОССИИ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПОРЫВОВ НЕФТЕПРОВОДОВ И ДРУГИХ АВАРИЙ. ОЦЕНКИ КОЛЕБЛЮТСЯ ОТ ДЕСЯТКОВ ТЫСЯЧ ДО МИЛЛИОНОВ ТОНН В ГОД

В качестве альтернативы надводным сооружениям предлагалась технология подводных добычных комплексов, хорошо зарекомендовавшая себя в Норвегии. Но мы ее проанализировали и пришли к выводу, что сложные ледовые условия делают эту технологию практически неприменимой в наших северных морях. «Газпром» уже пытался внедрить ее на шельфе Сахалина, но проект продвигается очень сложно именно из-за непростой ледовой обстановки.

«Сахалин Энерджи» на протяжении 20 лет ведет программу мониторинга серых китов

(Фото из архива компании)



Кстати говоря, губительные последствия недоучета ледовых условий были недавно наглядно продемонстрированы на Аляске. В заливе

ЕСЛИ ВЕРИТЬ ОФИЦИАЛЬНОЙ СТАТИСТИКЕ, ТО ПРОБЛЕМА УТИЛИЗАЦИИ ПНГ УСПЕШНО РЕШАЕТСЯ, ХОТЯ И С ЗАПОЗДАНИЕМ. ОДНАКО ВОЗНИКАЮТ НЕКОТОРЫЕ СОМНЕНИЯ В ДОСТОВЕРНОСТИ ЭТОЙ ИНФОРМАЦИИ

Кука произошла утечка из подводного трубопровода. Однако из-за ледяного покрова компания-оператор в течение двух месяцев не могла отремонтировать трубу и была вынуждена остановить промысел.

Ред.: Но полный отказ от освоения Арктики может нанести серьезный удар по планам развития отечественного нефтегазового комплекса. Ведь шельф северных морей рассматривается как надежная сырьевая база для последующих поколений...

НАДО ПРОВЕСТИ КВАЛИФИЦИРОВАННУЮ ВЕРИФИКАЦИЮ РЕЗУЛЬТАТОВ КОСМИЧЕСКОГО МОНИТОРИНГА, ОСУЩЕСТВЛЯЕМОГО ПОД ЭГИДОЙ ВСЕМИРНОГО БАНКА. ПО ЕЕ ИТОГАМ ВЫЯСНИТСЯ, КТО ПРАВ, А КТО НЕПРАВ

А.К.: Инвестиции, которые планировалось вложить в Арктику, вполне можно использовать для увеличения эффективности существующих месторождений на суше. К сожалению, сегодня Россия серьезно отстает от других ведущих нефтедобывающих дер-

ВЫСОКИЕ ШТРАФЫ ПОДТАЛКИВАЮТ КОМПАНИИ К ИСКАЖЕНИЮ ОТЧЕТНОСТИ И СОЗДАЮТ БЛАГОПРИЯТНУЮ ПОЧВУ ДЛЯ РАЗЛИЧНЫХ КОРРУПЦИОННЫХ СХЕМ. НУЖНЫ НЕ КАРАТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ, А СТИМУЛЫ

жав по величине коэффициента извлечения нефти. Потому надо стимулировать проекты именно в этой сфере. Благо, что на мировом рынке сей-

час появляется множество новых технологий по повышению нефтеотдачи.

С точки зрения экологии, такой путь более предпочтителен, чем освоение Арктики. Лучше интенсифицировать производство на уже имеющихся объектах, чем стремиться в новые регионы и наносить тем самым ущерб окружающей среде.

Ред.: Тем не менее Арктика уже активно осваивается — осуществляются крупномасштабные проекты по производству и экспорту СПГ. Какие экологические риски характерны для этих проектов и как их минимизировать?

А.К.: В рамках реализуемых в России проектов по сжижению газа и добычные комплексы, и сами СПГ-заводы находятся на суше. И это значительно снижает риски.

Конечно, значительно возрастет трафик по Северному морскому пути. Так, только от причала комплекса «Ямал-СПГ» танкер будет отходить каждые 45 часов. Следовательно, увеличивается вероятность беспокорства и даже столкновения с морскими млекопитающими.

Но наличие ряда международных конвенций позволяет влиять на судовладельцев, заставляя их снизить скорость или даже изменить курс судна в случае большой концентрации морских животных. Такая практика уже отработана на Сахалине. Поэтому мы не рассматриваем транспортировку СПГ как серьезную угрозу.

Однако наше большое беспокойство вызывают вспомогательные работы, связанные с обеспечением захода танкеров в относительно мелководный Обский залив. В целях улучшения экономики проекта было решено использовать крупные газозавозы с большой осадкой.

Пришлось провести колоссальные дноуглубительные работы. Их последствия до сих пор окончательно не оценены. К тому же из-за наличия течений и других русловых процессов каналы будут замыкаться. А значит, постоянно будет присутствовать необходимость землечерпания.

Не ясно, как это повлияет на окружающую среду. В частности, возникает угроза затопления более соленых вод из северной части Обской губы.

По-видимому, была допущена ошибка еще при принятии стратегического решения о выборе порта. Точка его расположения была опре-

делена исходя исключительно из экономических расчетов. Хотя, по нашим предварительным оценкам, даже на полуострове Ямал можно было бы найти более безопасные с экологической точки зрения места.

Ред.: В прошлом году завершился переход на использование моторного топлива 5-го экологического класса. Чтобы добиться этой цели, пришлось провести масштабную модернизацию российской нефтепереработки. Стоила ли игра свеч — действительно ли экологический эффект оказался ощутимым?

А.К.: Полагаю, что да. При том колоссальном автомобильном парке, который сейчас есть в Москве, мы крайне редко фиксируем превышение допустимых концентраций загрязняющих веществ по вине автотранспорта.

Кроме того, причиной повышения стандартов топлива была не только забота об атмосферном воздухе. Свою роль сыграли и постоянно возрастающие требования со стороны автомобилестроителей. Современные машины конструируются именно под топливо уровня Евро-5.

В свое время западные автоконцерны не хотели поставлять в нашу страну модели с дизельными двигателями именно потому, что дизель у нас был очень низкого качества. Если мы хотим ездить на современных машинах, мы должны производить качественное топливо...

Ред.: Но Европа уже переходит на Евро-6. Надо ли нам гнаться за ними?

А.К.: У меня складывается ощущение, что дальнейшее повышение класса автомобильных топлив уже не дает особых экологических эффектов.

На мой взгляд, сейчас надо двигаться по другому пути — активно внедрять газомоторное топливо в тех сегментах, где это возможно. В первую очередь, на городском транспорте. Например, в Нидерландах, имеющих собственную добычу газа, большое распространение получило именно ГМТ. Я уж не говорю про такую страну, как Иран, где и транспорт, и коммунальное хозяйство в высокой степени газифицированы.

Очень хороший экологический эффект дал бы перевод морского и речного транспорта на сжиженный природный газ. Это позволило бы существенно сократить выбросы целого

ряда загрязняющих веществ, в первую очередь сажи. И именно в России складываются для этого идеальные условия.

Ведь, с одной стороны, у нас в Арктике, как уже упоминалось, реализуется целый ряд СПГ-проектов. А с другой стороны, активизируется судоходство по Северному морскому пути.

Возможно, государству стоило бы обязать операторов СПГ-проектов создать сеть бункеровочных комплексов для заправки сжиженным газом судов, следующих по СМП, а также местного каботажного флота. Благодаря этому отпала бы необходимость в дорогостоящих поставках солянки и мазута. А главное, сократились бы риски разлива нефтепродуктов в результате аварий судов.

Ред.: *Сегодня в мире всё большее распространение получают электромобили. Но многие эксперты высказывают сомнения в том, что их использование действительно поможет снизить нагрузку на окружающую среду. Каково ваше мнение по этому поводу?*

А.К.: Не сомневаюсь, что через 10–20 лет электромобили станут лидерами продаж. Эта тенденция обозначилась уже во многих странах.

Конечно, пока что электромобили — удел лишь мегаполисов. Но если они получат широкое распространение в городах, это будет большим шагом вперед.

Конечно, многое будет зависеть от цен на электрокары. Сейчас цены стремительно падают, и производители обещают, что в ближайшие годы они опустятся до \$35 тыс. Даже для России это реалистичная сумма.

Что касается экологичности электромобилей, то ее надо считать по всей цепочке. Но в идеальной схеме, когда электроэнергия вырабатывается не на угольных станциях, а на ветряных или солнечных, а при добыче минерального сырья для производства аккумуляторных батарей используются наивысшие экологические стандарты, электромобиль намного экологичней, чем бензиновые аналоги.

Ред.: *Надо ли на государственном уровне стимулировать развитие электромобильного транспорта?*

А.К.: Я думаю, что в нашей стране надо принимать меры по стимулированию внедрения электромобилей. Насколько мне известно, целый ряд

автопроизводителей лоббирует такие преференции. В частности, предлагалось создать выделенные полосы для электромобилей, а также предоставить налоговые льготы при их покупке. И у законодателей, и у прогрессивной экологической общественности есть понимание того, что подобные меры действительно нужны. Их принятие — лишь вопрос времени.

Ред.: *А какие еще изменения в законодательстве нужны для того, чтобы снизить негативное воздействие нефтегазового комплекса на окружающую среду?*

А.К.: На мой взгляд, есть крупные правовые блоки, которые нуждаются в совершенствовании. В первую очередь, в России необходимо активно развивать такой важный и признанный во всем мире инструмент, как стратегическая экологическая оценка. Она позволяет выявить потенциальные экологические риски на самой ранней стадии того или иного проекта. А это — гарантия дальнейшего снижения затрат.

Яркий пример в этой связи — уже упоминавшийся проект «Ямал-СПГ». Если бы до начала его осуществле-

ния была проведена стратегическая экологическая оценка, то экологи получили бы возможность принять участие в обсуждении и высказать свое мнение. И компания смогла бы выбрать оптимальную точку размещения своих объектов и тем самым минимизировала бы риски для окружающей среды. Соответственно, в будущем ей не пришлось бы тратить большие суммы на компенсацию вредного воздействия.

У АРКТИЧЕСКОГО ШЕЛЬФА В ОБОЗРИМОМ БУДУЩЕМ НЕТ ПЕРСПЕКТИВ. ИНВЕСТИЦИИ, КОТОРЫЕ ПЛАНИРОВАЛОСЬ ВЛОЖИТЬ В АРКТИКУ, МОЖНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ НЕФТЕОТДАЧИ НА СУШЕ

В недавно подписанной президентом Стратегии экологической безопасности РФ до 2025 года целый пункт отведен применению стратегической экологической оценки. Но надо закрепить этот механизм в законодательстве. Было бы замечательно, если бы соответствующий закон появился уже в Год экологии.



Фото из архива ПАО «Газпром»

Второй правовой блок, нуждающийся в дальнейшем развитии, — это законодательство, связанное с экологической экспертизой и оценкой воздействия на окружающую

**МЫ НЕ РАССМАТРИВАЕМ
ТРАНСПОРТИРОВКУ СПГ КАК СЕРЬЕЗНУЮ
УГРОЗУ. НО НАШЕ БЕСПОКОЙСТВО
ВЫЗЫВАЮТ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ,
СВЯЗАННЫЕ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ
ЗАХОДА ТАНКЕРОВ В МЕЛКОВОДНЫЙ
ОБСКИЙ ЗАЛИВ**

среду. Фактически этот блок в последние 10 лет был разрушен, сделан очень большой шаг назад по сравнению с российским законодательством 1990-х годов. Значительное число объектов и проектов, способных нанести вред окружающей среде, ныне не подлежат экологической экспертизе.

**ДАЛЬНЕЙШЕЕ ПОВЫШЕНИЕ КЛАССА
АВТОМОБИЛЬНЫХ ТОПЛИВ НЕ ДАЕТ
ОСОБЫХ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ЭФФЕКТОВ.
НАДО ДВИГАТЬСЯ ПО ДРУГОМУ ПУТИ —
АКТИВНО ВНЕДРЯТЬ ГАЗОМОТОРНОЕ
ТОПЛИВО**

Третья задача — обеспечение доступа к экологической информации и повышение ее достоверности. Сейчас это главная проблема, за которой тянется всё остальное. Мы уже говорили по поводу достоверности данных по утилизации ПНГ и нефте-разливам.

**НЕОБХОДИМО РАЗВИВАТЬ ТАКОЙ ВАЖНЫЙ
ИНСТРУМЕНТ, КАК СТРАТЕГИЧЕСКАЯ
ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА. ОНА
ПОЗВОЛЯЕТ ВЫЯВИТЬ ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ
РИСКИ НА РАННЕЙ СТАДИИ ПРОЕКТА**

Существует международная конвенция об экологической информации, предусматривающая ее публичность. У нас же отчетность, которую компании представляют государственным органам, не является общедоступной.

Более того, ее непросто получить и профильным госструктурам. То

есть недропользователь отчитывается перед Росстатом, но не обязан делиться сведениями с другими контролирующими организациями. Это какой-то пережиток прошлого...

Несколько лет назад мы вели активную кампанию по присоединению к упомянутой международной конвенции. Но сейчас ввиду сложной геополитической ситуации вопросы расширения международного сотрудничества что называется «не в тренде». Тем не менее мы по-прежнему утверждаем: открытость информации — это основа экологической политики.

Поэтому в нынешнем году, в рамках традиционного «часа Земли» (это мероприятие ежегодно проводится Всемирным фондом дикой природы в конце марта), мы сделали обращение к бизнесу: раскройте в Год экологии вашу экологическую информацию!

Если масштаб воздействия на окружающую среду будет известен, то можно будет им управлять и постепенно снижать. А если же компании будут пытаться его скрывать, то он будет только расти.

Еще один правовой механизм, который необходим в сфере НГК, — специальный компенсационный фонд на случай аварий и нефте-разливов. Вспомним аварию танкера «Надежда» у берегов Сахалина в 2015 году. Тогда размеры ущерба составили около полумиллиарда рублей. А у компании-владельца судна на счетах не оказалось и миллиона. Значит, либо ущерб не был компенсирован, либо он лег на плечи налогоплательщиков.

Между тем во всем мире существуют специальные компенсационные фонды, в которые компании регулярно отчисляют платежи. И в случае аварии, если виновник не установлен или не платежеспособен, есть достаточные суммы для организации аварийно-спасательных работ и возмещения ущерба. К примеру, в США размер такого фонда достигает \$5 млрд. Даже в Финляндии, которая не добывает, а лишь транспортирует нефть, «на черный день» отложен 1 млрд евро.

Ценность таких фондов заключается еще и в том, что они занимаются профилактикой чрезвычайных ситуаций. Средства, не потраченные на выплату компенсаций, направляются на повышение готовности к ЧС —

закупку оборудования, обучение специалистов.

России, которая больше всех добывает нефти и транспортирует ее, крайне необходим такой прогрессивный финансовый инструмент. Кстати, в свое время в стране существовала эффективная система экологических платежей, которые поступали в федеральный и региональные фонды. И они служили источником финансирования природоохранных мероприятий (например строительства очистных сооружений).

Ред.: *Что нового привнес в деятельность нефтегазовых компаний Год экологии?*

А.К.: Тематических мероприятий запланировано множество. Но, к сожалению, чаще всего это просто PR-акции, а не действительно эффективные инициативы.

Но могу привести как минимум два положительных примера. Первый — проведение стратегической экологической оценки в Амурской области.

Как известно, «Газпром» и СИБУР планируют строительство там газоперерабатывающих и газохимических мощностей, поэтому воздействие на природную систему этого региона резко возрастет. В связи с этим очень важно провести такую оценку. Осуществление пилотного проекта еще до принятия соответствующего законодательства позволит получить необходимый опыт и использовать его при доработке нормативных актов.

Второй пример — разработка ЛУК-Ойллом корпоративного стандарта по предотвращению гибели птиц в случае нефте-разлива. Этот проект ориентирован на Ненецкий автономный округ, где действует Варандейский терминал.

Нынешнее законодательство не требует наличия такого стандарта, и поэтому подобная инициатива свидетельствует об экологической ответственности компании. Сейчас специалисты ЛУКОЙЛа активно взаимодействуют с европейскими экспертами, и я надеюсь, что к концу года стандарт будет готов.

Большинство же других нефтегазовых компаний решили ограничиться более скромными мероприятиями — кто-то проводит конференцию, кто-то ликвидирует нефтяные амбары и т.п. □