

## **Возможна ли в России стратегическая экологическая оценка?**

Василий Спиридонов

WWF - Россия

Мониторинг нескольких масштабных проектов, связанных с разработкой и транспортировкой шельфовых углеводородов, который проводит WWF – Россия, показал, что крупномасштабная промышленная деятельность на шельфе России осуществляется хаотично. Рассмотренные группы проектов включают разработку нефти и газа на шельфе Сахалина, разработку и транспортировку углеводородов по Белому и Баренцеву морю, а также предлагаемые маршруты трубопроводов к побережью Тихого океана и Баренцеву морю. Вся эта деятельность представляет собой набор разного рода технических проектов, финансируемых теми или иными инвесторами и лоббируемых разными группами влияния. Никакой стратегической экологической оценки до начала проектов не проводилось. Проекты конкурируют друг с другом, умножая свое воздействие на биологическое разнообразие, среду и местные сообщества, а само это воздействие остается в значительной степени не оцененным.

Приведем только три примера, касающихся Сахалина. Там будут построены две (а может быть, в будущем и три) независимые системы магистральных трубопроводов – вместо оптимизации транспортной системы в соответствии со стандартами экологической безопасности и устойчивого регионального развития. Диверсификация путей морской транспортировки нефти (включая планируемый трубопровод из Восточной Сибири) оставляет регион в значительной степени неподготовленным к крупномасштабным танкерным перевозкам и возможным нефтяным разливам. Почти десять лет проводимых на средства нефтяных компаний исследований серых китов западно-тихоокеанской популяции, которая находится под угрозой исчезновения и чей район нагула к несчастью располагается в районе строительства морской инфраструктуры проектов «Сахалин-1» и «Сахалин-2» не позволили оценить совместное воздействие проектов на этих животных. К 2002 г. стихийно сложилась т.н. Баренцевоморская транспортная система. Ее важными компонентами являются перевозки нефти челночными танкерами в Мурманск, перевалка нефти в Кольском заливе и последующий экспорт линейными супер-танкерами. Годовой объем вывоза нефти в 2003 – 2004 гг. составлял 8 – 9 миллионов т; через пять лет после реконструкции и строительства терминалов в Варандее и Архангельске и начала добычи нефти на морском месторождении Приразломное в Печорском море экспорт нефти достигнет 41-45 миллиона т. Процесс развития морской транспортировки был полностью спонтанным, движимым исключительно ценами на нефть; сколько-нибудь серьезные

попытки оценить совокупные последствия развития морских нефтеперевозок для окружающей среды и населения региона отсутствовали. Региональный план борьбы с разливами нефти, подготовленный в 2001 г. определенно недооценивает риски аварий и разливов. Специальные подразделения по борьбе с разливами нефти в портах Мурманска, Архангельска и Витино могут справиться с средней тяжести разливом, происшедшим недалеко от порта, однако возможности ликвидации разливов в удаленных районах в суровых погодных и ледовых условиях практически отсутствуют. Уроки разлива нефти в районе порта Онега в сентябре 2003 г. показывает, что существует множество способов, которыми компания-перевозчик может уйти от ответственности за причиненный ущерб. В России существует федеральный Закон «Об экологической экспертизе» и система государственной экологической экспертизы, во многом аналогичная системе оценки воздействия на окружающую среду в странах Европейского Союза (ЕС) и Северной Америки.

Заключения государственной экологической экспертизы по отдельным сахалинским или баренцевоморским – беломорским техническим проектам содержат множество критических замечаний, комментариев и рекомендаций для разработчиков проектов и, несмотря на это положительное заключение. Получив его, разработчики легко забывают о требованиях и рекомендациях государственной экологической экспертизы.

Административные механизмы, заставляющие их это делать, и общественный контроль чрезвычайно слабы. Выходом из создавшегося положения могло бы стать проведение стратегической экологической оценки программ развития до начала отдельных проектов. Ее выводы должны обязательно учитываться при проведении экологических экспертиз конкретных проектов. Ниже мы остановимся на некоторых возможностях применить, по крайней мере, частично этот подход в России в рамках действующего законодательства. Один из возможных путей заключается в том, чтобы применить положения Закона РФ «Об экологической экспертизе» (статья 11) к планам развития морского нефтегазового комплекса, которые традиционно именуется концепциями (такими как, например, «Концепция изучения и освоения углеводородных ресурсов шельфа морей Дальнего Востока и Северо-Востока России»). Правительство РФ могло бы поручить соответствующим ведомствам (энергетическому, природно-ресурсному и экономическому) переработать эти концепции в программы развития морского нефтегазового комплекса в арктических и дальневосточных морях России с включением подробной оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) вариантов развития. Данный ОВОС в этом случае фактически будет являться стратегической экологической оценкой. Препятствием для такого развития событий является отсутствие политической

воли к подобному шагу и стремление федерального правительства к сокращению бюджетных финансирования исследований природных ресурсов и среды.

Современная ситуация в России характеризуется многочисленными скрытыми и явными конфликтами между корпорациями, регионами и федеральными властями и отсутствием заинтересованности их участников во всестороннем освещении проблем, нехваткой бюджетных средств на научные исследования и несовершенством механизмов финансирования исследовательских работ за счет внебюджетных средств. В таких условиях трудно ожидать, что инициатива проведения стратегической экологической оценки будет также поддержана инвесторами или региональными властями.

Еще одна возможность внедрения СЭО связана с проведением ее влиятельной общественной организацией, которая могла бы добиться признания результатов на государственном уровне и учету их государственными органами. Однако в России отсутствует такая организация, и даже если бы она существовала, средства, необходимые для проведения полноценной СЭО превысили бы обычные финансовые возможности некоммерческих организаций.

Третья возможность проведения СЭО связана с сотрудничеством России с ЕС и Норвегией в рамочных программах по исследованиям окружающей среды, морским наукам и технологиям. В качестве положительного примера можно указать на проект ЕС Arctic Operational Platform - ARCOP, который посвящен перспективам развития судовых перевозок (в том числе углеводородов) в российской Арктике и, фактически играет роль стратегической оценки, хотя проблемы воздействия морских перевозок на окружающую среду сведены в нем до технических вопросов обеспечения безопасности судоходства в Арктике.