

**Областная общественная организация
«Экологическая вахта Сахалина»**

ОБЩЕСТВЕННАЯ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА

Утверждено приказом
Министра природных ресурсов РФ
№ _____ от «___» _____ 2002 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

**экспертной комиссии общественной экологической экспертизы материалов
«Проект «Сахалин-1» – Стадия 1 Обустройства и добычи. Оценка воздействия
на окружающую среду» компании "Эксон Нефтегаз Лимитед".**

гг. Москва, Владивосток, Южно-Сахалинск

12 июня 2002 г.

Данная общественная экологическая экспертиза организована и проведена согласно ФЗ «Об экологической экспертизе» областной общественной организацией «Экологическая вахта Сахалина» (г. Южно-Сахалинск). Экспертиза была зарегистрирована 01.02.2002 (№ 200-01/2) администрацией г. Южно-Сахалинска в соответствии со ст. 23 п.2. ФЗ «Об экологической экспертизе».

Экспертная комиссия общественной экологической экспертизы, утвержденная приказами областной общественной организации «Экологическая вахта Сахалина» от 11.03.2002г. № 7 и от 05.04.2002г. № 15 в составе: руководителя экспертной комиссии – доктора геолого-минералогических наук, заслуженного эколога РФ Преображенского Б.В.; ответственных секретарей Баранниковой Н.А., Семенова А.В., Ермаковой Г.И.; экспертов: доктора геолого-минералогических наук Касьяновой Н.А., доктора биологических наук Лукьяновой О.А., доктора биологических наук, кандидата географических наук Минина А.А., кандидата химических наук Горохова В.К., кандидата юридических наук Мищенко В.Л., кандидата биологических наук Спиридонова В.А., кандидата биологических наук Кузьмич В.Н., кандидата географических наук Арзамасцева И.С., капитана дальнего плавания Богомазова В.В., кандидата биологических наук Ефанова В.Н., археолога Горбунова С.В., кандидата биологических наук, чл.-корр. МАНЭБ Москаленко С.А., аспиранта МГУ Цидулко Г.А. рассмотрела следующие представленные на общественную экологическую экспертизу материалы:

- 1. «Проект «Сахалин-1» – Стадия 1 Обустройства и добычи. Оценка воздействия на окружающую среду» компании «Эксон Нефтегаз Лимитед» (Далее «ОВОС Стадии 1»):**
 - 1.1. Том 1 из 9. Пояснительная записка и главы 1-5.
 - 1.2. Том 2 из 9. Глава 6, разделы 6.1-6.7.
 - 1.3. Том 3 из 9. Глава 6, разделы 6.8-6.15.
 - 1.4. Том 4 из 9. Глава 7, разделы 7.1-7.7.
 - 1.5. Том 5 из 9. Глава 7, разделы 7.8-7.18.
 - 1.6. Том 6 из 9. Главы 8-17.
 - 1.7. Том 7 из 9. Карты с 6.1-1 по 6.8-5
 - 1.8. Том 8 из 9. Карты с 6.8-6 по 6.15-1
 - 1.9. Том 9 из 9. Карты с 7.8-1 по 7.8-14

2. Материалы, предоставленные гражданами, общественными организациями, учеными, в рамках консультаций с общественностью по первой стадии проекта «Сахалин-1»:

- ✓ Вопросы, предложения и замечания областной общественной организации «Экологическая вахта Сахалина» к компании «Эксон Нефтегаз Лтд.» по экологическим аспектам первой стадии проекта «Сахалин-1» от 06.12.2001 г.
- ✓ Результаты итогового анкетирования жителей Сахалинской области по проекту «Сахалин-1» компании «Эксон НЛ» (январь 2002 г.).
- ✓ Предложения Коалиции Дальневосточных общественных природоохранных организаций «Живое Море» по экологическим аспектам первой стадии проекта «Сахалин-1» компании «Эксон НЛ» от 28.11.2001 г.
- ✓ Замечания по «Предварительной оценке воздействия на окружающую среду по проекту «Сахалин-1» группы ученых от 06.12.2001 г.
- ✓ Предварительные комментарии к краткому изложению проекта «Сахалин-1» профессора Университета штата Аляска (США) Рика Штейнера от 20.11.2001 г.
- ✓ Письмо от 06.12.2001г. на имя вице-президента «Эксон НЛ» Д. Симерки от группы ученых.
- ✓ Репортаж со Дня открытых дверей, проведенного компанией «Эксон НЛ» 25 октября 2001г., в рамках программы консультаций с общественностью по проекту «Сахалин-1».
- ✓ Выписка из протокола № 3 совместного заседания НКС по морским млекопитающим Межведомственной ихтиологической комиссии и РОО «Совет по морским млекопитающим» 19.11.2001г.
- ✓ Решение Межведомственного совещания («круглого стола») «О современном состоянии корейско-охотского стада азиатской популяции серого кита и мерах по его охране» в Институте биологии моря (Владивосток) и дополнение (особое мнение) общественной организации «Экологическая вахта Сахалина» к этому решению (13.12.2001 г.).
- ✓ Брошюра «Профилактика разливов нефти и подготовка к борьбе с ними в Принс-Уильям-Саунд», Аляска, США (1999).
- ✓ Заметки о поездке на Аляску в рамках обмена опытом по строительству и эксплуатации трубопроводов, организованной PERC с 03 по 17 июня 2001г.
- ✓ Об общественных слушаниях по проекту Сахалин-1 (ноябрь 2001г.), предложениях и вопросах рыбацкой общественности. Письмо от 07.12.01 № 255 от Ассоциации рыбопромышленников Сахалина компании «Эксон НЛ».

3. При составлении заключения использованы дополнительные материалы:

- ✓ Сводное заключение экспертной комиссии государственной экологической экспертизы Минприроды России по рассмотрению технико-экономических расчетов целесообразности освоения Чайвинского, Аркутун-Дагинского и Одоптинского месторождений на шельфе острова Сахалин (проект «Сахалин-1»), 21.09.1994г.
- ✓ Отчет Счетной палаты РФ о результатах проверки проектов Сахалин-1 и Сахалин-2 (Москва, 2001).
- ✓ Научные отчеты ряда институтов, входящих в систему Российской Академии Наук и Госкомрыболовства РФ.
- ✓ Диссертационные работы специалистов на темы, связанные с различными аспектами проекта «Сахалин-1».
- ✓ Научные публикации отечественных и зарубежных ученых.
- ✓ Официальные пресс-релизы государственных органов России и США.

1. История вопроса

1.1. Площадь проекта «Сахалин-1» включает три морских месторождения на северо-восточном шельфе острова Сахалин: Чайво (открыто в 1979г.); Одопту (открыто в 1977г.); Аркутун - Даги (открыто в 1989г.).

1.2. С целью освоения вышеуказанных месторождений создан международный

Консорциум в современном составе: оператор проекта – зарегистрированная на Багамских островах компания “Эксон Нефтегаз Лимитед” (30%), японская компания “Сахалин Ойл Девелопмент Кооперейшн Компани, ЛТД” (СОДЕКО) (30%), российские компании ЗАО “Сахалинморнефтегаз - Шельф” (СМНГ) (11,5%) и ЗАО “Роснефть - Астра” (8,5%), индийская компания «ОНГК Видеш Лтд» (20%).

1.3. В 1994 г. Техничко-экономические расчеты целесообразности освоения Чайвинского, Аркутун-Дагинского и Одоптинского месторождений на шельфе острова Сахалин (проект «Сахалин-1») получили отрицательное заключение государственной экологической экспертизы.¹

1.4. В 1995 году Правительством Российской Федерации, Администрацией Сахалинской области и участниками Консорциума было подписано Соглашение о разделе продукции (СРП) по проекту «Сахалин-1». После объявления о вступлении в силу Соглашения о разделе продукции, Консорциум заявил о начале оценочного бурения по геологическому изучению недр в рамках проекта «Сахалин-1», которое продолжалось до 2001 г. Результаты геологического изучения недр показали, что все три месторождения (Чайво, Одопту, Аркутун-Даги) являются рентабельными.

1.5. Первая стадия разработки проекта «Сахалин-1», как указывается разработчиками «ОВОС Стадии 1», базируется в основном на добыче нефти, но предусматривает также продажу некоторой части газа на российском рынке. Суммарная добыча нефти на всех трех месторождениях может поддерживаться на уровне 12 млн. тонн в год в течение более 10 лет, а экспорт газа может обеспечиваться в течение более 40 лет. Согласно прогнозов, экспорт газа в Японию начнется не позднее 2008 г. с выходом на стабильный уровень 22 млн. м³/сут. к 2015 г. Капиталовложения в рамках Стадии 1 проекта «Сахалин-1» составят 4,5 млрд. долларов США.

2. Основные проектные решения

2.1. Освоение месторождения Чайво планируется вести с берега и с морской платформы «Орлан» (ранее разведочная платформа для моря Бофорта, год постройки - 1984), которая будет установлена на глубине 15 м, в 11 км от берега. С платформы планируется пробурить 20 эксплуатационных скважин. С буровой площадки, расположенной на берегу Охотского моря, на Чайвинской косе, планируется пробурить 11 эксплуатационных скважин. В 8 км от буровой площадки, вблизи мыса Нгаян, в 1 км к западу от залива Чайво планируется построить Береговой комплекс подготовки продукции (БКП), на котором будет обрабатываться нефть, добываемая на месторождениях Чайво и Одопту. Платформа «Орлан» и БКП будут соединяться двумя трубопроводами 19 км длиной, из которых 11 км морской участок.

2.2. Месторождение Одопту, расположенное в 7 - 24 км от берега, планируется разрабатывать с двух береговых площадок – северной (№2) и южной (№1), расстояние между которыми 9 км. Буровые площадки должны находиться в центре Пильтунской косы. На площадке № 1 в течение 7-8 лет планируется пробурить 21 скважину, а на площадке № 2 – 17 скважин. Рядом с площадкой № 1 на Пильтунской косе планируется построить БКП «Одопту». Буровые площадки и БКП будут соединяться трубопроводами.

2.3. С обоих месторождений планируется добывать:

- нефти - 12 млн. тонн в год (40 тыс. тонн в сутки),
- газа – 31,2 млн. м³ в сутки. 1,1 млн. м³/сут. сухого обработанного газа будет использоваться как топливо для БКП, до 2,8 млн. м³/сут. пойдет на продажу на местном рынке.

2.4. От БКП Одопту до БКП Чайво по территории острова планируется проложить нефтепровод длиной 67 км, пересекающий залив Пильтун. От БКП Чайво проектировщики предполагают вести нефтепровод на терминал в пос. Де-Кастри (Хабаровский край), пересекая пролив Невельского от мыса Уанги до мыса Каменный. Длина нефтепровода до пос. Де-Кастри 221 км, диаметр 610 мм. Согласно предлагаемого в «ОВОС Стадии 1» основного маршрута, нефтепровод пересекает 24 дороги, 129 водных преград с общей длиной их пересечения 492 м. Длина пересечения пролива Невельского 20 км. Отключающие задвижки на нефтепроводе

¹ Жирным шрифтом выделены наиболее важные места в заключении общественной экологической экспертизы.

планируется установить на обоих берегах пролива Невельского, в местах пересечения крупных водных преград, сейсмически активных разломов.

2.5. Предполагается, что с терминала Де-Кастри нефть будет перевозиться круглогодично танкерами через Татарский пролив в Японию и страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Танкеры будут с двойным корпусом и водоизмещением до 110 тыс. тонн. Каждые 2-3 дня нефть будет отгружаться на 6 танкеров. Четыре ледокола будут использоваться для обеспечения прохода танкеров в Татарском проливе и подхода к терминалу во льдах в течение 3-4 суровых зимних месяцев.

2.6. ПЛАНИРУЕМЫЕ СРОКИ наиболее важных этапов реализации проекта:

Строительство БКП и буровой площадки на Чайво – 3 квартал 2002 г.

Бурение на Чайво – 4 квартал 2002г., добыча – 4 квартал 2005 г.

Строительство на Одопту – 1 квартал 2004г., добыча – 4 квартал 2007 г.

Терминал в Де-Кастри – строительство и дноуглубительные работы – 4 квартал 2002 г.

Морская платформа «Орлан» – установка – 2 квартал 2004 г.

Сухопутный трубопровод – строительство- 3 квартал 2002 г.

Морской трубопровод – 3 квартал 2004 г.

Ввод в эксплуатацию платформы «Орлан», БКП Чайво и терминала Де-Кастри в конце 2005г., БКП Одопту в 2007г.

3. Общие замечания о качестве представленных материалов

3.1. Все эксперты отмечают явную недостаточность представленных материалов для проведения экологической экспертизы Стадии 1 проекта «Сахалин-1». Материалы «ОВОС Стадии 1» содержат лишь самую общую информацию о работах по проекту и не дают точных данных о конкретных технических решениях, по которым можно сделать полные выводы о всех потенциальных рисках проекта и его воздействии на окружающую среду.

3.2. При рассмотрении документов не представляется возможным установить разработчика ОВОС или ответственного за его разработку. Неизвестно, к какой стадии проектирования подготовлена ОВОС (Стадия «Обоснование инвестиций», стадия «Технико-экономическое обоснование» или стадия «Рабочий проект?»). Не указано, какими СП или СНиПом руководствовались разработчики «ОВОС Стадии 1». Эти вопросы являются основополагающими при подготовке разделов «Оценка воздействия на окружающую среду». В соответствии с «Практическим пособием к СП (Строительным правилам) 11-101-95 по разработке раздела «Оценка воздействия на окружающую среду» при обосновании инвестиций в строительство предприятий, зданий и сооружений» (Разработчик ГП «Центринвестпроект Госстроя России, М., 1998) указанный раздел должен иметь определенную схему, которая совершенно не выдержана. Таким образом, представленные на экспертизу проектные материалы по своей сути не соответствуют современной российской нормативно-правовой базе на проектирование промышленных объектов.

3.3. Общий анализ представленных на экспертизу материалов ОВОС показал, что **в целом информация недостаточна для работы экспертной комиссии. По ряду критериев представленные материалы мало соответствуют требованиям, предъявляемым к ОВОС.**

Воздействие на окружающую среду со стороны любого проектного решения должно быть предельно конкретно и не может быть выражено в общих категориях. Материалы для составления Оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по своей сути также должны быть весьма конкретны и содержать необходимый минимум информации, включающий конкретные описания сред, подвергающихся воздействию. Все черты проектных решений, способных оказать воздействие на окружающую среду, должны характеризоваться весьма конкретно, и экспертизе должны предлагаться конкретные качественные и количественные показатели данного воздействия. Отсутствие в материалах «ОВОС Стадии 1» точных и полных характеристик проектируемых объектов не позволяет рассмотреть действительное воздействие на различные среды. Это воздействие в проектных материалах в основном представлено в декларативной форме, нежели в расчетной.

3.4. Необходимой частью процедуры оценки воздействия на окружающую среду является точное адресное определение объектов воздействия и определение степени повреждения (по максимуму) с последующим определением стоимости потерь, определение формы компенсации, выраженной как в натуральных, так и в денежных измерениях, разработкой инженерных мер по компенсации потерь. Это, собственно, и составляет сущность процедуры оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС). Ни один из этих операционных моментов не нашел своего отражения в материалах, представленных компанией «Эксон НЛ» на экспертизу. **Стало быть, именно того, что от них требовалось, Оценки воздействия проекта на окружающую среду, авторы проекта и не произвели.**

4. Правовая оценка материалов

4.1. На общественную экологическую экспертизу (далее – ОЭЭ) представлены материалы описательного характера под названием «Проект «Сахалин-1» – Стадия 1 Обустройства и добычи. Оценка воздействия на окружающую среду». Между тем, материалы ОВОС являются лишь частью документации, представляемой на экологическую экспертизу, что прямо указано в п. 1 ст. 14 Федерального закона «Об экологической экспертизе» (1995); п.п. 2.1 и 2.3 Регламента проведения государственной экологической экспертизы, утвержденного приказом Госкомэкологии России от 17 июня 1997 г. № 280; п. 3 приказа Госкомэкологии России от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации»; п. 2.2 и 3.3.2 данного Положения (далее – Положение об ОВОС).

Представление на ОЭЭ некомплектных материалов является нарушением п. 3 ст. 22, п. 1 ст. 14, ст. 11 ФЗ «Об экологической экспертизе», в соответствии с которыми общественные организации, осуществляющие такую экспертизу, имеют право получать от заказчика документацию в полном объеме, установленном для объектов государственной экологической экспертизы (далее – ГЭЭ).

4.2. Кроме материалов ОВОС, на экологическую экспертизу должен быть представлен, в первую очередь, сам объект экспертизы – документация и материалы, определенные ФЗ «Об экологической экспертизе» (п. 2 и 4 Положения о порядке проведения государственной экологической экспертизы, утвержденного постановлением Правительства РФ от 11 июня 1996 № 698, далее – Положение о ГЭЭ). В соответствии с п. 1.4 Приложения к Положению об ОВОС выделяются следующие типы обосновывающей документации в инвестиционном проектировании (к которому относится данный проект): ходатайство (декларация) о намерениях, обоснование инвестиций, технико-экономическое обоснование (проект), рабочий проект (утверждаемая часть). Как вытекает из представленных материалов «ОВОС Стадии 1», процедура ОВОС была проведена в рамках разработки документа «Обоснование инвестиций» (Глава 1, стр. 1-1), которое и является в данном случае объектом экологической экспертизы (как общественной, так и государственной), подпадающим под ст. 11 ФЗ «Об экологической экспертизе» как вид документации, обосновывающая хозяйственную и иную деятельность, которая способна оказать прямое или косвенное воздействие на окружающую природную среду в пределах территорий двух или более субъектов РФ.

4.3. Кроме того, п. 1 ст. 14 ФЗ «Об экологической экспертизе» обязывает заказчика включать в состав представляемой документации положительные заключения и (или) документы согласований органов федерального надзора и контроля и органов местного самоуправления, а также материалов обсуждения объекта экспертизы (т.е. обосновывающей документации) с гражданами и общественными организациями (объединениями), организованных органами местного самоуправления. Законодатель выделяет последнее в качестве отдельного документа, в отличие от материалов общественных обсуждений, проводимых заказчиком на стадии подготовки материалов ОВОС и являющихся необходимой частью окончательного варианта материалов ОВОС (п. 3.3.1 Положения об ОВОС). В случае рассмотрения объекта экологической экспертизы федеральными органами исполнительной власти, в состав представляемых материалов также включаются заключения этих органов. **Следует подчеркнуть, что п. 4 Положения о ГЭЭ разрешает как включать данные по ОВОС в состав разделов объекта экспертизы, так и представлять их в виде приложений к представляемой документации**

(но не наоборот! Включение обосновывающей документации в состав материалов ОВОС законодательством не разрешено).

Таким образом, на ООЭ представлена лишь одна часть необходимых материалов, что является нарушением вышеуказанного законодательства и не дает основания считать проводимый анализ экологической экспертизой в правовом смысле этого понятия.

4.4. Эксперты отмечают достаточно большое количество существенных замечаний по представленным материалам «ОВОС Стадии 1», а также рекомендаций, которые необходимо направить в Минприроды РФ и экспертную комиссию ГЭЭ по данному проекту (в порядке ст. 19 ФЗ «Об экологической экспертизе», а также ст.ст. 11, 12 и 32 ФЗ «Об охране окружающей среды» от 10.01.2002 г.).

Минимальное типовое содержание материалов ОВОС в инвестиционном проектировании определено Приложением к Положению об ОВОС. Сразу же следует подчеркнуть, что представленные материалы «ОВОС Стадии 1» неполны, поскольку не содержат следующих обязательных компонентов или содержат их в неполном объеме:

- Отсутствует характеристика типа обосновывающей документации (п. 1.4 Приложения).
- Отсутствует пояснительная записка по обосновывающей документации (п. 2 Приложения).
- Присутствует только описание альтернативных вариантов достижения цели намечаемой деятельности, причем очень краткое (п. 4 Приложения), но фактически не проведена ОВОС намечаемой деятельности по альтернативным вариантам, в т.ч. оценка достоверности прогнозируемых последствий намечаемой инвестиционной деятельности (п. 7 Приложения).
- Нечетко обоснован выбор варианта намечаемой деятельности из всех рассмотренных альтернативных вариантов (п. 11 Приложения).
- Отсутствуют материалы об участии общественности на первом этапе данной ОВОС, а именно – на стадии составления технического задания (ТЗ) на проведение ОВОС и подготовки предварительного варианта материалов ОВОС (п.п. 2.5, 3.1.1, 3.2.2, 3.3.3 Положения об ОВОС, п. 12 Приложения).
- Отсутствуют данные о публикации информации в официальных изданиях федеральных органов исполнительной власти, а данные о публикации в соответствующих изданиях регионального и местного уровня являются неполными (п. 4.3 и 4.8 Положения об ОВОС, п. 12.1 Приложения).
- Отсутствует ТЗ, которое должно являться обязательной частью материалов ОВОС (п. 3.1.2 Положения об ОВОС).
- Отсутствует резюме нетехнического характера, содержащее результаты и выводы ОВОС (п. 5.1. Положения об ОВОС, п. 13 Приложения), вместо этого отдельные общие положения разбросаны по тексту, например, во Введении, в составе которого содержится Заключение (?), в подразделе «Результаты» Главы 15 «Общественные консультации» и др.

4.5. Поскольку инвестиционная деятельность, как и любая другая, может осуществляться только в правовых рамках, особого внимания заслуживает Глава 2 представленных материалов «Обзор законодательных и нормативных актов». Следует отметить, что обзор этот далеко не полон, кроме того, содержит искаженную трактовку некоторых актов, включает документы, не относящиеся к таковым актам, а также отмененные акты:

- **Раздел 2.2.1 содержит крайне бедный список международных договоров, применимых к данному проекту, так, например, отсутствуют такие важнейшие конвенции как «О предотвращении загрязнения моря нефтью» (Лондон, 1954, с поправками 1962 и 1969), «О территориальном море и прилегающей зоне» (Женева, 1958), «О гражданской ответственности за загрязнение нефтью» (Брюссель, 1969), «О водно-болотных угодьях, имеющих международное значение...» (Рамсар, 1971), «О трансграничном воздействии промышленных аварий» (Хельсинки, 1992), «Об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ» (Лондон, 1996), «О биологическом разнообразии» (Найроби, 1992). Кроме того, не упоминается, что в соответствии со ст. 15(4) Конституции РФ составной частью российской правовой системы являются не только международные договоры РФ, но и общепризнанные принципы и нормы международного права, а именно в законодательстве об ОВОС и экологической экспертизе содержится обязательное требование руководствоваться пока еще не ратифицированной нашей страной**

Конвенцией «Об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте», Эспо, 1991 (п. 2.9 Положения об ОВОС, ст. 11 ФЗ «Об экологической экспертизе»).

Четкий анализ международных договоров особо важен потому, что ст. 82 нового ФЗ «Об охране окружающей среды» (2002) содержит ранее отсутствовавшее положение о том, что «международные договоры Российской Федерации, не требующие для применения издания внутригосударственных актов, применяются ... непосредственно...». Это – конкретизация ст. 15(4) Конституции.

- **Регулирующая роль Соглашения о разделе продукции (СРП) необоснованно завышена, весьма сомнительно и включение его анализа (правда, весьма куцего) в раздел нормативно-правовых актов, коим СРП, безусловно, не является.** Как акт международного частного права, оно является обычным договором гражданско-правового характера и регулирует лишь отношения подписавших его сторон, т.е. их права и обязанности по отношению друг к другу. Поэтому более чем спорными представляются утверждения о том, что СРП *«регулирует отношения охраны окружающей природной среды»*² (приведенный на с. 2-3 пример говорит лишь об установленной данным соглашением обязанности компании применять признанные на международном уровне стандарты).

Разработчики Материалов сами себе противоречат, указывая ниже (стр.2-3—2-4), что *«в целях обеспечения рационального использования природных ресурсов и охраны окружающей природной среды Консорциум руководствуется общеприменимыми законами и нормативными актами Российской Федерации и Сахалинской области».*

- **Во многих местах текста (стр. 2.5, 7.4-7 и др.) по некомпетентности либо намеренно «перепутаны» обязательные платежи, налоги, сборы, компенсация запланированных правомерных убытков** (освобождение от которых, действительно, возможно по соглашению сторон) и меры ответственности – штрафные санкции в случае нарушений, возмещение внедоговорного вреда, в том числе, вреда третьим лицам (не являющимся стороной в договоре). **Соответственно, делается неправомерный вывод о том, что компания вообще освобождена от любого вида платежей и ответственности вообще. Такое заключение глубоко ошибочно, поскольку не основано на законе.** (Кстати, речь об освобождении от ответственности не идет и в приведенных выдержках из СРП, в тексте «ОВОС Стадии 1» сделана лишь попытка неправомерной расширительной трактовки этого соглашения.) Так, если взять платежи за загрязнение, то ФЗ «Об охране окружающей природной среды», принятый еще ДО подписания СРП - 19.12.1991г., установил плату за выбросы и сбросы загрязняющих веществ в природную среду. Как сказано выше *«...Консорциум руководствуется общеприменимыми законами и нормативными актами Российской Федерации...»*, поэтому в случае с платежами за загрязнение компания «Эксон НЛ» должна взять на себя обязательство по исполнению требований закона РФ, либо НЕ производить выбросы и сбросы в окружающую среду, что влечет за собой прекращение всех работ по проекту.

Что касается платежей за сверхнормативное загрязнение (которое является правонарушением), то это штрафная мера ответственности, к регулированию которой СРП не имеет абсолютно никакого отношения, и которую компания обязана нести, как и любое другое юридическое лицо, совершившее правонарушение на территории нашей страны. То же самое касается и возмещения вреда, который причиняется действиями компании как владельца источника повышенной опасности (ее техникой, оборудованием, процессом строительства и пр.). Это внедоговорная гражданско-правовая ответственность независимо от вины, установленная со времен древнеримского права. В современном российском праве она закреплена ст. 1079 Гражданского кодекса РФ «Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих». **Никакое СРП не может освободить от такой ответственности, причем это касается ответственности не только за экологические, но и дорожно-транспортные и другие правонарушения.** На основании СРП можно освободить компанию от выплат лишь в пользу другой стороны этого соглашения, т.е. государства в лице федеральных и/или региональных органов исполнительной власти. Что же касается каких-либо выплат третьим лицам, как за

² Курсивом выделены цитаты из материалов «ОВОС Стадии 1».

правомерное (т.е. в результате разрешенной деятельности), так и за неправомерное (т.е. в порядке ответственности) причинение вреда, то компания обязана эти выплаты осуществлять. **Например, если причиняется вред в результате изъятия частных земельных участков, родовых угодий коренных малочисленных народов, в результате сокращения поголовья оленей или уловов рыбы, то компания обязана возместить ущерб всем третьим лицам, потерпевшим от ее деятельности, поскольку они – самостоятельные субъекты права, не являющиеся сторонами в СРП.** В соответствии со ст. ст. 130-133 Конституции РФ, органы местного самоуправления не входят в систему органов государственной власти и не являются сторонами в СРП, поэтому компания обязана также возместить ущерб, понесенный этими органами (например, вызванный ухудшением почв, вырубкой муниципальных лесов и зеленых насаждений и пр.). Ссылка авторов «ОВОС Стадии 1» на ст. 13 ФЗ «О соглашениях о разделе продукции» в обоснование своей позиции (стр. 2-5) неосновательна, поскольку в данной статье речь идет об освобождении (или льготах) от налогов, сборов и иных обязательных платежей, к которым никогда не относились и не относятся возмещение вреда и штрафные санкции. **Ст. 77 (п. 2) нового ФЗ «Об охране окружающей среды» прямо и недвусмысленно устанавливает внедоговорную обязанность заказчика (субъекта хозяйственной и иной деятельности) возместить вред, причиненный окружающей среде, даже в случаях имеющегося положительного заключения ГЭЭ на проект деятельности, включая деятельность по изъятию компонентов природной среды.**

Таким образом, утверждение о том, что компания ЭНЛ и Консорциум «Сахалин-1» освобождены от компенсационных выплат за ущерб окружающей среде и природным ресурсам, является абсолютно неправомерным. Это очень существенный момент, и только лишь по этому основанию представленные на экологическую экспертизу материалы должны быть переработаны. В противном случае (даже при представлении на экологическую экспертизу вместе в ОВОС остальной необходимой документации) заключение экологической экспертизы должно быть отрицательным, т.к. **предполагаемая инвестиционная деятельность в данном виде не соответствует российскому законодательству.**

- Еще одним очень серьезным основанием для такого вывода является тот факт, что весь документ базируется на Законе РСФСР «Об охране окружающей природной среды», **который уже утратил силу.** В настоящее время действует новый Федеральный закон «Об охране окружающей среды», вступивший в действие с 12 января 2002 г. (т.е. с даты первой официальной публикации). Новый Закон очень существенно отличается от предыдущего: содержит ряд инновационных положений, детализирует ранее действовавшие нормы (в том числе и в отношении ОВОС, участия общественности), устанавливает специальные требования к объектам нефтегазовой промышленности, включая деятельность в акваториях водных объектов (ст. 46). Следует подчеркнуть также, что в соответствии с новым Законом первым принципом хозяйственной и иной деятельности всех юридических и физических лиц является «соблюдение права человека на благоприятную окружающую среду», в число принципов также вошли «приоритет сохранения естественных экосистем...», «... использование наилучших существующих технологий...», «сохранение биологического разнообразия», «.. участие граждан в принятии решений...» и другие (ст. 3). П. 3 ст. 4 Закона устанавливает, что «особой охране подлежат ... исконная среда обитания, места традиционного проживания и хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Российской Федерации [к таким местам относится территориальное море и прилегающая зона о. Сахалин – **авторы заключения**],... континентальный шельф и исключительная экономическая зона Российской Федерации, а также редкие и находящиеся под угрозой исчезновения ... животные и другие организмы и места их обитания». Гражданам и общественным организациям теперь предоставлено право предъявлять иски о возмещении вреда окружающей среде (ст. 11 и 12 Закона), причем по таким делам установлен 20-летний срок исковой давности (п. 3 ст.78); общественным организациям – также организовывать и проводить общественные слушания вне зависимости от процедур ОВОС (ст. 12).
- **Ссылки на некоторые законы даны совершенно некорректно**, например, на стр. 2-7 материалов «ОВОС Стадии 1» статья 12 ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» дважды названа в качестве общерегулирующей для определения

мест строительства объектов, между тем как эта статья определяет санитарно-эпидемиологические требования к планировке и застройке городских и сельских поселений. В некоторых разделах ссылки абсолютно неграмотны: например, на стр. 7.10-1 «нормативным документом» названы Сборник нормативных актов (М., 1996) и Сборники "Оценка и экологический контроль» изд-ва МГУ (2002 и 2001 г.г.).

- **Совершенно недопустимым является тот факт, что в материалах «ОВОС Стадии 1» не только не анализируются, но даже и не упоминаются в списке литературы (стр. 2 П1-1 – 2 П1-7, 17-1 – 17-6) некоторые федеральные законы, на которых должна базироваться деятельность по проекту:** такие, например, как «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» (1997), устанавливающий обязательные требования по разработке декларации промышленной безопасности и ее экспертизе, обязательному страхованию ответственности за причинение вреда и пр.; «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» (1994); как минимум, три закона о правах коренных малочисленных народов и их общин; законодательство об информации и пр.

5. Анализ материалов по оценке воздействия на окружающую среду

5.1. Геологические условия

5.1.1. Эксперты отмечают, что анализ предоставленных на экспертизу материалов «ОВОС Стадии 1» показывает недостаточность исходной информации о геологическом строении региона и геологических процессах, а именно:

А) Отсутствуют традиционные региональные и локальные геологические и гидрогеологические разрезы и информация, освещающая литолого-стратиграфическую характеристику пород разреза с указанием их коллекторских свойств (пористость, проницаемость) по разрезу и водонапорный режим глубинных горизонтов. Приведенные в ОВОС «геологические профили» для территории 1-го и 2-го участков проекта – территории Чайво-Одопту и центральной части трубопровода (Карта-схема: 6.8-2. Лист 1 и 2) на самом деле не являются таковыми, скорее их можно назвать геоморфологическими профилями, поскольку информация на них ограничена глубиной всего 30-50 м. Приведенный геологический профиль для материковой части (Карта-схема: 6.8-2. Лист 3) носит очень обобщенный характер, пропущено много крупных разломных зон. Следует привести геологические разрезы последних лет, а не 60-х-70-х гг. Рисунки (каротаж, сводный литолого-стратиграфический разрез и пр.), приведенные в «Описании проекта разработки месторождений» (Том 1. Глава 4) не читаемы даже с помощью лупы.

Б) Отсутствуют специальные карты глубинных разломов. Информация о плановом положении глубинных разломов в ОВОС разрознена. Общее представление о разломной сети Сахалина можно получить только из «Схемы тектонического районирования о.Сахалин и прилегающей части материка», причем очень мелкого масштаба - М: 1:2500000 (Карта-схема: 6.8-1). Для того, чтобы оценить риски при строительстве и эксплуатации нефтегазовых объектов необходима детальная тектоническая карта более крупного масштаба, на которой все разломы должны быть продифференцированы по рангу, причем для каждого из них должен быть указан свойственный ему характер тектонического напряжения. Рекомендуется привести в «ОВОС Стадии 1» копию «Карты сдвиговой тектоники о.Сахалин. Масштаб 1:500 000. 1994г. Авторы В.С. Рождественский, Т.И. Горбачева).

В) Отсутствует информация о глубинном строении морского участка трассы нефтепровода через пролив Невельского, что является крайне тревожным фактом. С этим участком связаны большие риски: трасса пересекает один из крупнейших и активных в современное время глубинных разломов северо-западного простираения. Без точных и полных характеристик данного разлома невозможно спроектировать нефтепровод с достаточной степенью безопасности.

Г) Описание сейсмичности ограничено только ее плановым распространением, при этом ничего не сказано о том, как же сейсмичность распределяется во времени в целом по о. Сахалин и какова тенденция развития сейсмических процессов конкретно для каждого района работ? Что может ожидать промышленные объекты по проекту хотя бы в ближайшем будущем? Кроме того, не освещены механизмы землетрясений, что дало бы возможность иметь представление о характере современной динамики напряженного состояния земной коры, что, в свою очередь, важно знать для прогноза характера и степени будущих деформаций нефтегазовых объектов. Данная информация доступна и необходима для эффективного управления рисками, связанными с аварийностью на скважинах, нефтепроводе, БКП и терминале в Де-Кастри.

Д) Существенным недостатком исходной информации «ОВОС Стадии 1» является отсутствие данных о пространственно-временных закономерностях динамики современных тектонических движений земной коры как в пределах о. Сахалин, так и материковой части. Скучно приведенная в ОВОС (6.8.1.4, стр. 6.8-10) информация о современных вертикальных движениях земной коры недействительна для современного отрезка времени, поскольку она заимствована из карты, изданной ГУГК в 1981 г., включающей результаты еще более ранних нивелировок, для которых только и справедлива информация из «ОВОС Стадии 1». Для современного же отрезка времени она безнадежно устарела и не может быть использована ни при каких строительных расчетах, в противном случае это приведет к грубым ошибкам. **Отсутствие учета одного из важных свойств современных движений земной коры (как вертикальных, так и горизонтальных) – периодически менять знак (направление) своего движения на противоположный – может стать причиной тех самых аварий на промышленных объектах, связанных с нарушением их технического состояния, которые часто называют «нетрадиционными», «выходящими за рамки понимания», «неожиданными» и пр.** Такая дезинформация о современных деформациях земной поверхности, приведенная в «ОВОС Стадии 1», указывает на некачественную подготовку исходных геологических данных. Вместе с тем, в ОВОСе признается мощное негативное влияние на устойчивость и техническое состояние нефтегазовых объектов аномальных проявлений современных геодинамических процессов. **Однако, при оценке геодинамических рисков учтена только сейсмичность, и полностью игнорируются современные тектонические деформации земной коры, в то время как землетрясения – это всего лишь один из механизмов разрядки тектонического напряжения в земной коре.** Другим же механизмом реализации тектонических напряжений являются различные виды постепенных деформаций земной коры. Землетрясения имеют избирательный характер распространения по площади и во времени, в то время как тектонические движения земной коры развиты повсеместно и происходят всегда. Следует отметить, что в районах, характеризующихся меньшей степенью сейсмопроявлений, наоборот, повышается роль деформационного фактора. В результате волнового характера развития современных тектонических движений земной коры (периодическая смена направления движения) **возможно кардинальное изменение характера современных деформаций земной поверхности и вместе с ней деформаций инженерно-технических сооружений, особенно оказавшихся в пределах участков геодинамических аномалий.** Учет аномальной геодинамики недр одинаково крайне важен для всех планирующихся объектов с целью повышения устойчивости и надежности их технического состояния. **Для выяснения особенностей развития современных деформационных процессов вдоль трассы магистрального нефтепровода, в пределах территории строительства БКП, буровых площадок и прочего требуется проведение специальных режимных геодинамических наблюдений,** причем как на стадии проектирования, так и на стадии всей реализации проекта.

Е) Отсутствует анализ динамики береговой линии на северо-восточном шельфе о. Сахалин. Известны случаи затопления в историческое время как раз той части Пильтунской косы, где по Проекту планируется строительство двух буровых комплексов. Этот факт должен быть принят во внимание при расчетах их устойчивости.

Ж) Отсутствует расчет плат за порчу подземных вод (в случае аварийных ситуаций, в первую очередь, при планируемой глубинной закачке отходов, при глубинных авариях на эксплуатационных сухопутных и морских скважинах, а также при возможном просачивании нефтепродуктов при порыве нефтепроводов).

3) **Остались неубедительными аргументы по обоснованию выбора мест расположения нефтегазовых объектов**, запланированных в Северо-Восточной и Западной частях Сахалина. Так, при выборе мест для обустройства буровых площадок для разработки месторождений «Одопту» и «Чайво», а также БКП «Одопту» не учтено динамическое колебание поверхности кос (современных вертикальных движений земной коры), на которых запланировано все это построить. Здесь очень велика вероятность затопления этого узкого участка суши в результате возможного прогибания. В этом плане следует серьезно изучить историческое геодинамическое развитие этой территории хотя бы за последние 100 лет. В случае, если такой выбор мест для указанных объектов останется в окончательном варианте проекта, то береговые буровые комплексы на обоих месторождениях следует строить с учетом всех тех требований, которые предъявляются к морским, а не к береговым скважинам. **Это не относится к причалам, которые «Эксон НЛ» запланировал построить на Пильтунской косе, поскольку это техническое решение даже не обсуждается и должно быть исключено сразу же по той причине, что местоположение причалов совпадает с центром нагульного пастбища популяции западных серых китов, занесенных в Международную и Российскую Красные Книги.**

5.1.2. Анализ материалов «ОВОС Стадии 1» выявил слишком много пробелов в оценке геологических условий, ставящих под сомнение саму возможность достижения экологической безопасности при планируемой широкомасштабной нефтегазовой деятельности на Сахалине, а именно:

А) Правомочность геодинамических критериев, используемых проектировщиками для оценки экологических рисков, базирующихся в основном на сейсмичности. Среди критериев опасных геологических процессов (карта 7.8) отсутствует такой показатель, как современные деформации земной поверхности (величина, направление, скорости, периодичность смены знака движений). Свойство вертикальных тектонических движений менять знак на противоположный чрезвычайно важно при выборе трассы трубопровода, и особенно при выборе местоположения и конструкции скважин в пределах береговых зон. При этом следует также знать и учитывать размах движений. В современной истории известны многочисленные примеры погружения под воду огромных по площади береговых зон (в т.ч. с нефтепромыслами) в связи с опусканием тектонических блоков. Например, совсем недавно произошедшее событие на Северном Каспии – в апреле 2000 г. погрузился под воду значительный по площади сектор казахского побережья Каспийского моря вместе с двумя месторождениями («Каламкас» и «Каражанбас»). В результате этого сотни эксплуатируемых скважин просто не успели заглушить. Среди них было много и фонтанных скважин, соответственно, реки серосодержащей нефти долгое время беспрепятственно поступали в Каспий. Это был срыв всей экосистемы Каспийского моря, но наиболее наглядный вред был нанесен каспийским тюленям, когда погибло около 50 тысяч этих животных, а также рыбам – отмечались многокилометровые выбросы мертвой рыбы, включая молодь осетровых пород.

Б) Правильность геоэкологического районирования территории всех трех участков Проекта и, соответственно, выбор местоположения трассы трубопровода и других объектов. По результатам нашего предварительного рассмотрения возможных аномальных проявлений современных деформационных процессов оценка рисков на многих участках трассы нефтепровода прямо противоположна той, которая дана разработчиками. Один из примеров: западный участок трассы (дельта р.Уанга) и морской участок трассы через пролив Невельского, по нашему мнению, характеризуются высокой геодинамической нестабильностью, хотя здесь и отсутствует повышенная сейсмичность, принятая авторами проекта за главный критерий.

В) Факт недоучета в «ОВОС Стадии 1» глубинного геологического строения, возможных глубинных аварий на скважинах и особенностей глубинных миграционных процессов подземных вод ставит под сомнение «Критерии оценки воздействия на окружающую среду планируемой деятельности» в части геологических условий. По мнению экспертов, по этой причине суммарное воздействие на окружающую среду наиболее экологически опасных нефтегазовых объектов основного и альтернативных вариантов проекта оказалось существенно заниженным. Кроме того, обращают на себя внимание противоречия исходной информации, приведенной в ОВОС и в картографических материалах геоэкологического районирования территории. Например, большая часть планируемых нефтегазовых объектов

приурочена к районам, характеризующимся самой высокой сейсмической опасностью, оцениваемой в 8-10 баллов. Вместе с тем, на картах геоэкологического районирования геодинамические риски для участков расположения этих объектов оцениваются как «средние» и даже «низкие», а общее потенциальное воздействие проекта на окружающую среду, как «слабое и незначительное».

5.1.3. В «ОВОС Стадии 1» также занижены масштабы возможного поражения окружающей среды в случае аварий. Экологический ущерб от глубинных аварий скважин, особенно при закачке отходов и шламов, может быть гораздо большим по сравнению с наземными авариями, причем тяжесть и масштабы их последствий непредсказуемы ни по площади распространения, ни во времени. В случае поражения ядохимикатами и токсичными веществами подземных вод могут пострадать источники водоснабжения части населения острова, а при разгрузке загрязненных вод в морские акватории могут быть затронуты экологические интересы не только России, но и соседней Японии. Только правильно организованный экологический мониторинг способен обнаружить последствия глубинных аварий. С обнаружением новых очагов загрязнения в будущем, даже спустя длительное время после этих аварий, должна быть предусмотрена корректировка выплат компенсации государству и пострадавшим сторонам.

5.1.4. В «ОВОС Стадии 1» не использованы новейшие научно-практические достижения в области повышения промышленной и экологической безопасности на основе учета природного геодинамического фактора, в частности, в нефтегазовой отрасли. К настоящему времени уже созданы и апробированы принципиально новые передовые технологии в области прогнозирования (по площади и во времени) и своевременного предупреждения возникновения аварийных ситуаций на промышленных объектах на основе учета геодинамических условий. В окончательном варианте проекта рекомендуется использовать имеющийся передовой опыт при подготовке раздела «Оценка и управлением рисками».

5.1.5. Эксперты отмечают, что северо-восточное побережье Сахалина находится в зоне тектонического опускания земной коры. Хотя скорость тектонических движений весьма мала, на фоне катастрофического (в масштабах геологического времени) подъема уровня океана, связанного с глобальным потеплением, скорость наступления моря на северо-восточный берег Сахалина выглядит угрожающе. Кроме того, по данным морских геологов, работавших на косе залива Пильтун еще в 1980-е годы, здесь идут активные абразионно-аккумулятивные процессы. Морская абразия ежегодно «съедает» до 20 метров песчаного побережья, переоткладывая материал в других местах. Добавим к этому выдержку из проектных материалов: *«Грунты резко снижают свою несущую способность при сейсмическом воздействии, что может служить дополнительным фактором опасности»* (Том 3, с. 6.8-110).

5.1.6. К опасным геологическим участкам трассы нефтепровода в Хабаровском крае необходимо отнести участок от начала трассы у м. Каменный до долины р. Медведь, где в коридор трассы попадает сильно заболоченная прибрежная низина. Сильное заболачивание отмечено и в других районах, в том числе на Сахалине (том 3, стр.6.8-110). Под влиянием сезонного промерзания на заболоченных территориях происходит пучение и образование характерного бугристого микрорельефа, что является большой угрозой целостности нефтепровода (Т.3.с.6.8-111).

5.1.7. Другие опасные участки: в коридор трассы трубопровода дважды попадают абразионные участки побережья – бухта Табо и почти весь северный берег залива Чихачева (Т.3.с.6.8-111).

5.2. Почвы

5.2.1. Описание почвенного покрова весьма поверхностное. Просто указаны по литературным данным типы почв, которые представлены на острове и на проектируемых участках. Нет детальных оценок поведения различных почвогрунтов при эксплуатации нефтепроводов в ситуациях с разливами нефти в условиях сезонных промерзаний и оттаиваний, изменениях водного режима. Практически на всем Северном Сахалине основные грунты, на которых формируются почвы – это пески. На них чаще всего залегают подзолистые почвы

незначительной мощности и с небольшим содержанием гумуса. Однако, на формирование этого тонкого плодородного почвенного покрова ушло около 5000 лет! В условиях подвижных песчаных грунтов и далеко не всегда равнинного рельефа любое начало эрозионных процессов почвы получает стремительное развитие и ведет к необратимым последствиям. Результат бездумного варварского отношения к такому важному природному компоненту, каким является почва, наблюдается по всему Северному Сахалину. Настоящие пустыни антропогенного происхождения на Северном Сахалине – обычное явление, особенно в местах нефтегазовых объектов. Огромные пространства таких пустынь имеются также в районе мысов Погиби и Уанги, на Рыбновском побережье, вокруг с. Москальво, по берегам залива Набиль и во многих других местах северного Сахалина.

5.2.3. Проектом «Сахалин-1» предусмотрено отчуждение 1218 га земель, что обещает увеличить территорию антропогенных пустынь северного Сахалина. Это неизбежно, поскольку слишком хрупок и раним почвенный покров северной части острова, а любое строительство по проекту невозможно без его нарушения. Однако, следует отметить, что при расчетах отчуждения земель проектировщиками **не учтена территория под временные поселки строителей, площадки складирования труб и других стройматериалов, временные подъездные пути и многое другое.** Например, пока еще нет дороги к месту строительства БКП «Чайво» (8 км), но ее планируется построить, - значит, будет уничтожен почвенный покров (а значит и лес и растительность) еще, по крайней мере, на 15-20 га территории Северного Сахалина. А в целом под временные дороги, поселки и рабочие площадки может уйти площадь даже большая, чем та, что предусмотрена проектом и указана в материалах «ОВОС Стадии 1». **По нашим самым скромным подсчетам, в результате реализации проекта будет отчуждено и превращено в антропогенную песчаную пустыню не менее 25 квадратных километров территории Северного Сахалина.**

5.3. Наземная флора и фауна

5.3.1. Отмеченное выше отчуждение земель и уничтожение почвенного покрова прежде всего повлечет за собой уничтожение растительности на отчуждаемых территориях. **Реализация проекта отразится на существовании 183 видов сосудистых растений региона.** На территории БКП и буровых площадок «Одопту» обитают два вида растений, занесенных в Красную Книгу РФ. На территории площадки БКП «Чайво» растут 2 вида эндемиков Сахалина, а на трассе БКП «Чайво» – пролив Невельского произрастают еще два вида краснокнижных растений. 14 видов растений, занесенных в Красную Книгу РФ, обитают в Хабаровском крае по трассе проектируемого трубопровода. На альтернативном варианте трассы на Пригородное произрастает 23 вида растений, занесенных в Российскую Красную Книгу.

5.3.2. Растения, занесенные в Красную Книгу, находятся под охраной Закона и за их уничтожение необходимо нести ответственность, в том числе материальную. Однако, **«в соответствии с четко определенными положениями Соглашения о разделе продукции по проекту Сахалин-1 и действующему законодательству РФ, относящемуся к Соглашению о разделе продукции, компания ЭНЛ и консорциум «Сахалин-1» освобождены от компенсационных выплат за ущерб окружающей среде»** (том 4, стр.7.4-7). Если авторы проекта действительно ориентируются на успешную и долговременную добычу нефти и газа в России, то, несмотря на **«четко определенные положения Соглашения...»**, и компания «ЭНЛ», и весь консорциум «Сахалин-1» **должны взять на себя обязательства по соблюдению российского природоохранного законодательства и неукоснительно эти обязательства выполнять.** Причем, это не просто жест доброй воли, а насущная необходимость, т.к. в противном случае реализация проекта будет находиться под постоянной угрозой судебных преследований, включая приостановку работ и запрет на выполнение их определенных видов. Эти возможности могут быть реализованы как в рамках национальной российской судебной системы, так и в международных судебных инстанциях, как это предусмотрено СРП. **Таким образом, отказываясь выполнять важнейшие нормы российского природоохранного законодательства, оператор проекта «Сахалин-1», компания «Эксон НЛ» ставит под удар как всю Стадию 1, так и интересы партнеров по Консорциуму «Сахалин-1».**

5.3.3. При всей добротности и обширности описаний животного мира *под вопросом остается достоверность и сопоставимость данных*, например, о плотности населения птиц и млекопитающих. Приводятся ссылки на литературные источники разных лет в общем списке литературы (таблицы в приложении ссылками не сопровождаются), но насколько сопоставимы методики учетов у разных авторов и отражают ли полученные данные современную картину – четкого разъяснения нет. Может быть, проводились специальные работы по проектируемым трассам – об этом можно только догадываться. Исключение составляют материалы по охотничьей фауне, в отношении которой, как явствует из текста, проводились такие исследования вдоль проектируемой основной трассы.

5.4. Птицы

5.4.1. В зоне проекта обитает 34 вида птиц, занесенных в Красные Книги, в т.ч. белоплечий орлан и охотский улит – наиболее уязвимый виды, не терпящие беспокойства. Причем заливы Чайво и Пильтун являются важнейшими местами гнездовий, что крайне важно для репродуктивности популяций. В районе этих заливов нефтепроводы планируется проложить непосредственно через места гнездования и кормовые участки краснокнижного белоплечего орлана, что самым негативным образом отразится на значительном количестве обитающих здесь пар. Буровая площадка на Чайво, мост через этот залив и БКП также окажут значительное воздействие на места гнездования белоплечего орлана, а кроме того и на гнездовья охотского улита, сахалинского чернозобика, длинноклювого пыжика, на колонию камчатской (алеутской) крачки на острове Врангеля в заливе Пильтун. **Соответственно, эти виды редких и уникальных птиц окажутся под значительным негативным воздействием во время строительных работ и эксплуатации объектов.** Даже сами проектировщики признают, что белоплечий орлан и другие редкие и исчезающие виды околотовных птиц скорее всего исчезнут из района работ (том 5, стр. 7.11-6). Хотелось бы поправить авторов проекта – все эти виды исчезнут не из района работ, а из своего важнейшего и обширного места обитания, критического для выживания нескольких популяций редких и исчезающих птиц на острове. Такая же участь постигнет и другие виды птиц: *«фактор беспокойства по своему воздействию в период строительства и эксплуатации станет постоянным,... при строительстве, вводе в действие и эксплуатации возможна гибель птиц во время массовых миграций..., они могут получить увечья или сгореть»* (том 5, стр. 7.11-9-10). Особую тревогу вызывает судьба двух видов – белоплечего орлана и охотского улита. Белоплечий орлан, как отмечается в проектных материалах, не может активно летать дольше 25 минут в сутки, чем определяется близкое расположение гнездовий от береговой черты (50-100 м) и высокая требовательность к качеству кормовых угодий. *«Даже незначительное ухудшение условий обитания приводит к отказу птиц от размножения»* (том 5, стр. 7.11-6). Необходимо добавить, что и любое беспокойство, заставляющее представителей этого вида перелетать с места на место, может стать фатальным для значительной части популяции – например, полеты вертолетов, движение автотранспорта и судов на воздушной подушке. Охотский улит упоминается в «ОВОС Стадии 1» наряду с другими редкими видами. Между тем, состояние его популяции требует особого отношения. Красная Книга Сахалинской области относительно него весьма красноречива: «Глобально редкий, эндемичный вид России с локальным распространением и сокращающейся численностью. Находится на грани исчезновения.В настоящее время большинство мест обитания вида в прибрежных районах... значительно изменено или даже уничтожено в результате геологоразведочных работ и промышленного освоения нефти и газа». К таким пока не относятся места обитания охотского улита в заливе Чайво, благодаря чему они играют огромную роль в сохранении всего вида в целом, и любое их нарушение и воздействие на популяцию в данном районе просто недопустимо. Особенно важно отметить, что даже при таких серьезных угрозах таким уязвимым, охраняемым видам, как белоплечий орлан и охотский улит, в проектных материалах практически отсутствуют конкретные меры по недопущению воздействия на краснокнижных птиц. Описание мероприятий по снижению воздействия на весь животный мир суши занимает всего две страницы (том 5, раздел 7.11.4) и сводится к самым общим декларациям о том, что необходимо составить карты, все минимизировать и учитывать, организовывать временные переходы. Упоминается даже некая программа, включающая перемещение отдельных

гнездовой с трассы нефтепровода на соседние участки, что является более чем сомнительной мерой охраны. **Гарантированное, запланированное негативное воздействие на краснокнижные виды со стороны проекта является прямым нарушением Закона РФ «О животном мире», ст. 24 которого гласит: «Действия, которые могут привести к гибели, сокращению численности или нарушению среды обитания объектов животного мира, занесенных в Красные книги, не допускаются».** В проект должны быть внесены существенные изменения для исключения воздействия на виды животных, занесенные в Красную Книгу РФ.

5.4.2. «Лагуны северо-восточного побережья острова Сахалин отнесены к группе ценнейших водно-болотных угодий Дальневосточного региона. Залив Чайво и прилегающие к нему территории включены в состав «Ключевых орнитологических территорий международного значения» и признаны перспективными для внесения в состав водно-болотных угодий, охраняемых Рамсарской конвенцией. Здесь обитают виды птиц, занесенных в Красные Книги Сахалинской области, РФ и МСОП. Перелетные птицы находятся под юрисдикцией двусторонних соглашений по охране мигрирующих птиц и среды их обитания, заключенных Россией с США, Японией, КНДР, Республикой Корея. Многие птицы охраняются международными конвенциями СИТЕС и Боннской». (том 3, стр.6.12-4). Эта цитата показывает, что планы компании «Эксон НЛ» по разворачиванию широкомасштабной и долговременной промышленной деятельности в заливах Чайво и Пильтун вступают в конфликт и с международным законодательством. Для выхода из этой недопустимой ситуации на самой ранней стадии проектирования необходимо подробное описание четких, конкретных, количественных мер, гарантирующих отсутствие негативного воздействия на охраняемые виды и их места обитания – водно-болотные угодья. Добавим также, что 500-метровая зона вокруг заливов Пильтун и Чайво является водоохранной зоной.

5.4.3. В тексте есть нечеткие формулировки, которые приводят к смысловым неопределенностям. Например, на стр. 6.11-34 говорится, что *«только на заливах Набилъ, Даги и Чайво найдены на гнездовьях охотские улиты (20 % мировой популяции), численность которых находится на критически низком уровне».* А на стр. 6.11-35 вновь читаем, что и *«на северо-западном побережье Сахалина важнейший пункт скопления перелетных водоплавающих - заливы Виахту и Тык. Здесь гнездятся охотские улиты (20 % мировой популяции)...».* Столь свободное оперирование взаимно исключающими формулировками вынуждает предельно критически относиться и к другим материалам.

Эксперты считают, что необходимо уделить значительно более пристальное внимание проблеме охраны мест обитания птиц в районах заливов Чайво и Пильтун и разработать строгие, конкретные меры по их защите от воздействия планируемых работ, что предусматривает внесение существенных изменений в проектные решения.

5.5. Особо охраняемые природные территории (ООПТ), исторические и археологические памятники

5.5.1. В 2,5 километрах от буровой площадки № 1 на Пильтунской косе расположен памятник природы «Острова Врангеля». Однако, на карте лимитирующих факторов (рис. 7.11.2.7-1 и 7.11.3.4-1) уникальная ООПТ с многочисленными гнездовьями краснокнижных видов птиц даже **не обозначена.** Результаты моделирования (раздел 7.1.9) определяют санитарно-защитную зону для источников выбросов в атмосферу вокруг буровых площадок «Одопту»: в южном направлении до 8,1 км, в северном до 7,75 км, в восточном до 10 км. Зона влияния на период бурения достигает 49 км от буровой площадки! **Это означает, что в зону гарантированного воздействия от выбросов в атмосферу попадает ООПТ «Острова Врангеля» и, соответственно, все виды птиц, обитающих на этой территории – а это краснокнижные камчатская (алеутская) крачка, охотский улит, лопатень.** Проектировщики отмечают, что здесь располагаются самые лучшие на Сахалине гнездовья этих и других видов перелетных птиц. Каковы же будут их ценность и качество в результате осуществления проекта? На этот вопрос ответа нет. Распространение санитарно-защитной зоны буровых площадок «Одопту» на 10 км на восток также гарантирует

долговременное негативное воздействие на значительную часть мест нагула охотско-корейской популяции серых китов, занесенной в Международную и Российскую Красные Книги.

5.5.2. Проектировщики считают, что *«в составе выделенных под строительство земель отсутствуют земли охраняемых территорий, древние поселения, стоянки и археологические памятники»*. На самом деле это далеко не так. **Вся зона проекта «Сахалин-1» – это уникальный культурно-исторический район, насыщенный археологическими памятниками, причем район этот весьма слабо исследован специалистами. Количество памятников на один погонный километр трассы трубопровода может варьировать от 4 до 10 при ширине отвода 200 метров. Важность района в том, что он является контактной зоной островных и материковых культур.**

5.5.3. Предполагается, что *«археологические исследования будут основаны на принципе «разумной практики», иначе может возникнуть опасность получения более чем скромных результатов при больших потерях времени»* (том 1, стр.КО-58). Однако, такой подход неприемлем. Подлинная «разумная практика» – это практика спасения и сохранения культурно-исторического наследия независимо от времени и средств, затраченных на археологические исследования. Это предусмотрено и российским законодательством (ст.ст. 42-45 Закона «Об охране и использовании памятников истории и культуры») и законодательством Сахалинской области (ст. 10-11 Закона Сахалинской области «О культуре»). Международное право лишь усиливает нормы Российского законодательства в области охраны природного и культурного наследия. Цейтнот, связанный с большим объемом археологических работ, разрешим либо путем тесного сотрудничества с археологами в выборе трассы трубопроводов, либо путем поиска альтернативных вариантов добычи и транспортировки нефти.

5.6. Поверхностные воды.

5.6.1. Анализ материалов раздела 7.3 (том 4) «Оценка воздействия на поверхностные воды, мероприятия по их защите» показывает неподготовленность и декларативность приведенных данных, похожих скорее на описание общих методических подходов, нежели на действительную оценку воздействия. При этом «мероприятия по защите» занимают лишь 2,5 страницы, из которых непосредственно защите рек при прокладке нефтепровода уделено ровно 4 предложения в одном небольшом абзаце (стр.7.3-50).

5.6.2. В соответствии с п. 7.3.1.3. проектных материалов, ожидается значительное воздействие на поверхностные водные объекты – при подготовке береговых буровых площадок, при пересечении водных объектов трубопроводами, проведении дноуглубительных работ (дампинг), а также при сбросах сточных вод, при строительстве дорог и мостов, возможном разрыве нефтепроводов, транзите (переносе) нефтяных пятен по акватории рек. Согласно ст. 27 ФЗ «Об охране окружающей среды», **по каждому виду воздействия хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду и совокупному воздействию всех источников, находящихся на этих территориях и (или) акваториях устанавливаются нормативы допустимой антропогенной нагрузки, с учетом природных особенностей конкретных территорий и (или) акваторий. Отсюда следует, что до принятия каких-либо решений по осуществлению Стадии 1 проекта «Сахалин-1», на самых начальных стадиях проектирования необходимо разработать нормативы допустимой антропогенной нагрузки планируемой деятельности на водные объекты, что, согласно статьи 109 Водного Кодекса РФ, идентично установлению нормативов предельно допустимых вредных воздействий на водные объекты. При этом необходимо использовать соответствующие методические указания.**

5.6.3. Полноценная оценка состояния рек в ходе проектирования невозможна без разработки региональных нормативов качества вод, в первую очередь нормативов предельно допустимого содержания взвешенных минеральных веществ в водной среде, учитывающих особенности гидрологического режима рек в зоне воздействия. Основанием для разработки является положение статьи 21 «Нормативы качества окружающей среды» ФЗ «Об охране окружающей среды». Неукоснительное соблюдение указанных выше положений водного и природоохранного законодательства РФ особенно актуально в отношении рек и других водных объектов, являющихся местами нереста и массового нагула особо ценных видов рыб, таких как

лососевые. Практически все реки, находящиеся под воздействием нефтепроводов и дорог по проекту, являются нерестовыми для нескольких видов тихоокеанских лососей (как на Сахалине, так и на территории Хабаровского края).

5.6.4. Раздел 7.3 и 7.5 (Приложение 1 тома 4) предусматривают на большей части переходов через водотоки прокладку нефтепроводов с помощью разработки траншей. Как указано самими проектировщиками, разработка траншей, как правило, приводит к нарушению русловой части и прибрежных участков в полосе отвода, изменению режима грунтовых вод и другим неблагоприятным последствиям. **На данной стадии проектирования технология строительства переходов через конкретные водотоки не проработана, места переходов намечены предварительно.** А между тем, этот вопрос является одним из основополагающих при оценке воздействия на такие важнейшие природные объекты, как нерестовые реки.

5.6.5. В разделе А1.2.1 Приложения 1 к разделу 7.5 (том 4), где приводятся конкретные показатели воздействия, принятые разработчиками ОВОС для оценки ущерба, говорится, что при строительстве переходов и операциях в русловой зоне участок русла длиной 70 м и участок длиной 200 м ниже по течению потеряют значение для воспроизводства лососей соответственно на 2 года и 1 год. Вызывают большие сомнения крайняя лаконичность описания и взятые для расчетов конкретные значения, при этом отсутствует какое-либо обоснование именно этих значений. Безусловно, необходимо привести описание и авторство «модельных расчетов», на которые ссылаются проектировщики, приводя цифры расстояний, на которые будет распространяться заиливание нерестилищ. Кроме того, совершенно не учитывается, как количественно повлияет на русла рек и нерестилища эрозионный снос грунта с притрассовых проездов, которые будут пересекать реки вместе с нефтепроводом. Наблюдения за существующими на Сахалине трубопроводами и проходящими вдоль них дорогами показывают, что в условиях мощных толщ рыхлого песчаного грунта дождевые и талые воды сносят в реки гигантское количество песка и глинистых частиц с прилегающих участков дорог, приводя к постепенному «врезанию» дороги в береговую террасу в ходе ее постоянного ремонта после размывания. Местами это «врезание» составляет более 10 м от уровня ненарушенной поверхности почвы, сопровождаясь «расползанием» многочисленных оврагов в направлениях, перпендикулярных дороге. Нерестилища ниже по течению от переходов подобных дорог через реки выводятся из воспроизводства на все время существования дорог, а не 1-2 года. **Представляется необходимым подробное изложение технологии обустройства притрассовых дорог, а также расчет ущерба от их воздействия на условия воспроизводства различных видов рыб (не только лососевых).**

5.6.6. Просто удивляет таблица 7.3.3-2 «Виды перехода и ограничения на его строительство» (том 4, стр. 7.3-9). Там есть технические, экономические, инженерно-геологические ограничения, **но абсолютно отсутствуют экологические ограничения, даже не упоминается о существовании требований по охране водной среды и рыбных запасов.** Та же картина наблюдается и в других частях проектных материалов. Неудивительно, что при переходах через реки предусмотрен наиболее дешевый и легко технически осуществимый способ – траншейный. На стр.7.3-47 приводится целый ряд характеристик рек северного Сахалина, делающих траншейные переходы крайне нежелательными, однако затем следует вывод: *«Тем не менее, для малых водотоков с площадями водосборов менее 50 км² траншейная прокладка переходов остается, вероятно, оптимальным вариантом...»*. Несмотря на нормативную классификацию, реки с водосборными бассейнами в 50, и даже в 20 км² в условиях Сахалина нельзя отнести к «малым водотокам» - обилие осадков и низко- и среднегорный рельеф делает их весьма полноводными, причем в большинстве такие реки являются нерестовыми для лососей. Еще более, чем на так называемых «малых водотоках», траншейная прокладка затруднена и спорна на более крупных реках, о чем также упоминают авторы проекта (стр.7.3-48). Однако, и здесь предполагается, что наличие всех перечисляемых сложнейших проблем переходов через реки потребует всего лишь проведения *«очень больших объемов земляных работ, которые будут выполняться в неблагоприятных условиях»*. В некоторых случаях проектировщики допускают, что наиболее оптимальным будет сочетание траншейной прокладки по пойме с наклонным бурением под руслом реки. Вместе с тем чуть ниже утверждается, что *«проектом предусматривается использование наилучших технологий с учетом существующих методов и мирового практического опыта»*. Не подлежит сомнению, что в «мировом практическом опыте»

экологические критерии совершенства технологий являются одними из важнейших, как и критерии долгосрочной устойчивости и промышленной безопасности. Даже очень краткое, неполное описание природных особенностей рек северного Сахалина, приведенное в разделе 7.3, показывает, что строительство переходов нефтепроводов через нерестовые реки траншейным способом нанесет огромный ущерб рекам и нерестилищам лососевых. **Одним из основных негативных факторов, влияющих на качество вод и состояние нерестилищ лососевых являются взвешенные минеральные вещества, образующиеся при прокладке траншей и любых земляных работах вблизи русла реки.** Взвеси покрывают нерестовые участки илистым слоем. При этом воздействие взвешенных веществ на лососевых будет ощущаться в любое время года. В летне-осенний период в реки на нерест заходят сима, горбуша, кета, кижуч. Весной и летом идет скат малька лососевых в море. В остальное время года в реке есть икра лососей. В связи с этим эксперты считают, что единственно допустимым способом для пересечения водных объектов нефтепроводами является надземный, с преимущественным использованием мощных, далеко отстоящих друг от друга на береговых террасах опор, с подвесными системами для трубы. Должна быть исключена установка опор в русле, на пойме установка опор допускается лишь при крайней необходимости. В случае разрыва трубы подобная конструкция позволяет очень быстро обнаружить утечку и ликвидировать разлив нефти. Именно такая технология является наилучшей для пересечения рек с точки зрения сохранения их экологического состояния, рыбных запасов, безопасности и устойчивости нефтепроводов. Еще в 70-е годы эта технология применялась для пересечения рек при строительстве Трансаляскинского трубопровода, прошедшие десятилетия подтвердили ее эффективность и обоснованность. Интересно, что на рис. 7.3.3-1 «Альтернативный (надводный) метод перехода через водные объекты» в приложениях в разделе 7.3 тома 4 как раз показан образец использования действительно наилучшей технологии для строительства нефтепроводов – переход с помощью мощных опор на берегах реки с тросовой системой поддержки подвесной трубы. Именно эта технология и должна применяться в рамках реализации Стадии 1 проекта «Сахалин-1». Следует также отметить, что и на Сахалине эта технология применяется много лет – например, при пересечении трубопроводом реки Гиляко-Абунан в ее устьевой части (в районе нефтепромысла Эхаби).

5.6.7. Эксперты считают, что ввиду отсутствия фактических данных о фоновом состоянии речных систем региона проект должен содержать материалы натурных исследований, проведенных в настоящее время. Должны быть выбраны типичные водотоки, проведено их обследование в течении не менее двух вегетационных сезонов. Затем определены водные объекты, принимаемые в качестве аналогов для прочих водотоков рассматриваемых территорий. Оценку состояния речных экосистем следует проводить как на о. Сахалин, так и на территории Хабаровского края, учитывая разный тип водных объектов, расположенных на этих территориях (соответственно, реки равнинного и горного типа), с характеристикой состояния водосборной площади и с учетом многофакторности антропогенного воздействия хозяйственной деятельности на водный бассейн или его части.

5.6.8. В соответствии с п.7.3.3. выбор строительства перехода через водоток проектировщики планируют определять значимостью водотока для местного рыбного промысла и территориальными особенностями, накладывающими ограничения на строительство такого перехода. При этом авторы раздела объективно и справедливо предлагают разделение водотоков на четыре категории:

- ✓ *«водные объекты с сезонным или постоянным рыбным промыслом, имеющие высшее рыбохозяйственное значение;*
- ✓ *водные объекты, где нет рыбного промысла, но имеющие рыбохозяйственное значение;*
- ✓ *водные объекты, не имеющие рыбохозяйственного значения;*
- ✓ *периодически пересыхающие или эпизодически текущие дренарующие водотоки»*

Однако, существующая российская нормативно-правовая база предоставляет право определения категории рыбохозяйственного значения водных объектов исключительно органам рыбоохраны, а никак не проектировщикам или операторам того или иного проекта (Правила охраны от загрязнения прибрежных вод морей, М.1984). **В связи с этим, в любых проектных материалах должно быть четко указано, к какой категории рыбохозяйственного значения соответствующими государственными органами отнесен тот или иной водный объект,**

попадающий в зону воздействия проекта. В проектных материалах это сделано почему-то лишь для 10 рек, протекающих по территории Хабаровского края – упоминается, что они отнесены к высшей категории (Приложение 1 к разделу 7.5, стр.7.5 П1-8). Осталось неясным, как в этом плане обстоит дело с реками Сахалина?

5.6.9. В проектных материалах лишь в разделе 6 «Современное состояние окружающей среды» в общем упоминается, что в районе развития проекта обитают краснокнижные виды рыб – сахалинский таймень, сахалинский осетр, амурский осетр и калуга. Но следует подчеркнуть особо, что именно реки, пересекаемые нефтепроводами, являются местами обитания сахалинского тайменя. Проектировщики не упоминают ни о каких специальных мерах по охране этого вида. Между тем, ФЗ «О животном мире» запрещает любую деятельность, нарушающую среду обитания краснокнижных животных. **Наличие мест обитания сахалинского тайменя в реках на пути нефтепроводов является дополнительным и сильным аргументом за выбор поверхностного варианта прокладки трубы через реки на специальных опорах, в особенности для рек Сахалина. Этот аргумент делает надводную прокладку трубы обязательной с правовых позиций.**

5.6.10. При обследовании речных систем внимание должно быть уделено оценке состояния донных сообществ (зообентоса и перифитона) и уровня их развития прежде всего в период летней межени, поскольку данные по численности, биомассе, продукции основных групп организмов являются основными составляющими биологической продуктивности речных экосистем подобного типа. Для оценки рыбопродуктивности рек необходимы данные не только по заходящим в реки кете и горбуше, но и по всем другим, временно или постоянно обитающим в них видам рыб. Необходимо определить места их нагула, размножения, наличие зимовальных ям, путей миграции, дать анализ состава пищи для возможной оценки рыбопродуктивности по уровню развития кормовых организмов. Этот метод оценки чаще всего бывает единственным или наиболее приемлемым для оценки потенциальной рыбопродуктивности рек с последующим расчетом величины возможного улова промысловых рыб (как это было сделано на реках северо-западной Якутии при разработке месторождений объединением «Якуталмаз»). Полученные данные необходимы для полной оценки ущерба рыбным запасам и разработке мероприятий по его компенсации.

5.6.11. Следует отметить, что в соответствии с п. 13 Постановления Совета Министров СССР от 15 сентября 1958г. № 1045 «Положение об охране рыбных запасов и о регулировании рыболовства в водоемах СССР» с последующими изменениями и дополнениями, при проектировании, строительстве и эксплуатации промышленных объектов на рыбохозяйственных водоемах предприятия обязаны по согласованию с органами рыбоохраны проектировать и осуществлять мероприятия по сохранению рыбных запасов. В соответствии со ст. 140 Водного Кодекса РФ при размещении, проектировании, строительстве и эксплуатации сооружений на рыбохозяйственных водных объектах должны предусматриваться и осуществляться мероприятия, обеспечивающие охрану водных объектов, рыбных ресурсов, водных и околородных животных и растений. Ст. 77 ФЗ «Об охране окружающей среды» предусматривает, что вред окружающей среде, причиненный субъектом хозяйственной деятельности, возмещается в соответствии с утвержденными в установленном порядке методиками исчисления размера вреда окружающей среде. **Таким образом, должны быть предусмотрены мероприятия по компенсации ожидаемого ущерба и восстановлению рыбных запасов, потеря которых будет иметь место при прокладке нефтепроводов, строительстве и эксплуатации дорог и других проектируемых объектов.**

5.6.12. В материалах «ОВОС Стадии-1» отсутствует оценка экологического риска, связанного, прежде всего, с возникновением аварийных ситуаций на реках в результате разрыва нефтепроводов. Нет информации о том, насколько вероятны аварии, их возможный масштаб, степень и время воздействия и многое другое.

5.6.13. На странице 7.3-7 раздела 7.3 говорится, что конкретный способ перехода через водную преграду будет выбран позднее, после анализа всех необходимых критериев, т.к. *«на стадии обоснования инвестиций отсутствуют многие сведения, требуемые для детального проектирования таких переходов».* Однако, экспертам представляется необходимым сделать этот выбор уже сейчас – и именно для правильного обоснования инвестиций, поскольку технологические решения, отвечающие декларациям о применении наилучших технологий

(например, применение переходов через водные объекты с подвесной трубой), возможно, потребуют значительно больших капитальных затрат и, соответственно, инвестиций, чем предусмотренные в проекте в настоящее время.

5.7. Морская среда

5.7.1. Характеризуя ту часть материалов, где идет речь о современном состоянии морской среды и биоты, необходимо отметить их недостаточную подробность. Однако, составителям не удалось избежать ряда ошибок, свидетельствующих о невысокой квалификации либо отдельных участников работы над ОВОС, либо редакторов текста. Приведем только наиболее показательные примеры. Так, на странице 7.4–22 кумовый рак *Diastylis* назван лангустом. На странице 7.4-15 вводится новый термин «*низшая трофическая биота*», который иначе как безграмотным назвать трудно.

5.7.2. Общее замечание к представленным материалам – статичность подхода. Практически ни один из рассматриваемых процессов в экосистеме, на который оказывается воздействие, не обсуждается в его естественной динамике. При всей ограниченности данных такого рода они все-таки существуют (например, по популяциям рыб), но игнорируются авторами. Между тем, воздействие может очень сильно варьировать в зависимости от того, на какую, собственно, фазу флуктуирующего процесса оно приходится.

5.7.3. Следующий пример достаточно красноречиво характеризует уровень подготовки проектных материалов и добросовестность их авторов. В разделе 6.4 «Водная биота – низшие трофические уровни» (том 2) раздел «Маршрут нефте- и газопроводов от платформы «Орлан», посвященный составу зообентоса, начинается словами: «*Данные о донных сообществах непосредственно по маршруту нефте- и газопроводов от района платформы «Орлан» отсутствуют*». Заканчивается этот же раздел таким выводом: «*В составе фауны района буровой платформы и по трассе нефтегазопроводов отсутствуют промысловые беспозвоночные, а также редкие виды, включенные в Красную книгу*». Две страницы текста между двумя приведенными цитатами превратили отсутствие данных о донных организмах в отсутствие самих организмов, о которых эти данные должны были быть собраны при проведении ОВОС.

5.7.4. В разделе 7.2.1.1. «Источники воздействия на водные объекты», где перечислены буровые платформы и морские участки трубопроводов, отмечается, что «*использование заливов Чайво и Пилтун для целей прокладки трубопроводов более детально рассматривается в разделе воздействие на поверхностные воды суши 7.3*». Такой подход представляется неправильным, потому, что **воздействие на среду заливов вследствие активного водообмена немедленно скажется на окружающих морских участках**. Кроме того, в соответствии с законодательством РФ, заливы являются внутренними морскими водами России и рассмотрение их в разделе, посвященном поверхностным водам, может трактоваться как **намеренное искажение** юридического статуса заливов, влекущее за собой далеко идущие последствия – например, согласование тех или иных будущих технических решений только на областном уровне, минуя Государственную экологическую экспертизу. Предположение о намеренном искажении возникает не на пустом месте: в Предварительной ОВОС по Стадии 1 проекта «Сахалин-1» заливы прямо рассматривались как поверхностные воды. После сделанных по этому поводу замечаний подобный подход сохранился в тексте «ОВОС Стадии 1» в завуалированном виде. **Кроме того, в качестве объектов, оказывающих воздействие на морскую среду, в данном разделе не указываются суда, предполагаемые для обеспечения установки и функционирования сооружений проекта.**

5.7.5. Наиболее мощным по физическим масштабам воздействием на морскую среду будет выемка и перемещение 5.6 млн. м³ грунта при подготовке фарватера и поворотного круга в районе порта Де-Кастри. Материалы ОВОС содержат оценки ущерба от гибели бентоса непосредственно в районе воздействия, основанные на средних и достоверных оценках биомассы. В разделе 7.4.3.1 подчеркивается, что трасса канала и поворотного круга проходит по мелководным участкам с илистыми грунтами, где биомасса макрофитов может регулярно достигать максимальной для района и сильно отличаться от средней. При этом не

учитывается влияние повышения мутности воды, которое также приведет к угнетению роста и, возможно, гибели макрофитов на гораздо большей площади, чем район непосредственно канала и поворотного круга. Не исключено, как признается в проектных материалах, что донные осадки в районе порта Де-Кастри содержат большое количество загрязняющих веществ. Возмущивание таких осадков отразится на содержании кислорода в воде и вызовет токсические эффекты.

5.7.6. В целом, при невысокой гидродинамической активности в данном районе следует ожидать значительного воздействия на донные ландшафты, после которых произойдет перестройка бентосных сообществ на значительной части залива Чихачева, и воздействие уже нельзя будет квалифицировать как «обратимое и умеренное», как это делается в материалах ОВОС. Оно будет, скорее, необратимым и сильным. В связи с этим представляются слабо обоснованными и оценки ущерба рыбным запасам в заливе Чихачева, где одним из важнейших промысловых видов является де-кастринская сельдь. **Можно ожидать, что воздействие на биоценозы макрофитов окажет и мощнейшее воздействие на популяцию сельди – однако, этот вопрос в материалах ОВОС не разбирается вовсе.** Вместо этого приводится расчет ущерба, основанный на некоторой средней плотности сельди. Для рыб, испытывающих сильные колебания численности (подобно сельди), такой подход просто абсурден. Следовало бы рассмотреть различные сочетания воздействия с динамикой популяции – численность на подъеме, на спаде, стабильна и т.д., тем более, что по этому объекту определенные данные имеются. **В целом, материалы «ОВОС Стадии 1» по воздействию на морскую среду и биоту при строительстве терминала Де-Кастри следует признать неудовлетворительными,** тем более, что практически не дается сравнительной оценки влияния на биоту разных вариантов обращения с извлеченным грунтом, как то дампинг в море, захоронение на прибрежном участке и захоронение в береговом карьере.

5.7.7. При описании планов строительства трубопроводов через заливы Пильтун и Чайво в разделе 7.2.2.4 говорится, что воздействие, связанное с выемкой грунта при подготовке траншей будет, в основном, оказываться на бентос в месте проходки траншеи и будет кратковременным и незначительным. В то же время оценки воздействия на биоту, приведенные в разделе 7.4.3.1, принципиально противоречат этим утверждениям о кратковременности и незначительности воздействия. **Перемещение грунта и увеличение мутности воды при проведении трубопровода через залив Пильтун способны погубить только в зоне непосредственного контакта около 150 т зостеры (7.4.3.1), а поступление сероводорода при перемещении осадков, находящихся в анаэробных условиях, может уничтожить зостерник на значительной части залива.** Следует учитывать, что естественная динамика поселений зостеры может быть очень значительной. В лагунах восточного Сахалина она практически не изучена, и совпадение планируемого воздействия с фазой естественного снижения покрытия зостерника может привести к перестройке и даже гибели всего донного фитоценоза. **Полное потребление всего растворенного кислорода взвесью, возникшей при проведении работ, неизбежно вызовет развитие заморных процессов.** Последствием этого будет отмирание бентоса, значительно превышающее расчеты, сделанные исходя из допущения об одном лишь механическом воздействии. Кроме того, заморные процессы вызовут гибель и больших объемов рыб, временно или постоянно обитающих в заливах. Среди них и такие важные промысловые виды, как навага дальневосточная, сельдь тихоокеанская, камбалы звездчатая и полосатая, корюшки азиатская и малоротая. Здесь обитает также ряд видов, используемых как для промышленного, так и для любительского лова – бельдюга, бычки, красноперки, кунджа, голец (мальма), керчак стеллера. При этом совершенно необоснованным является утверждение проектировщиков на стр.7.5-17, что *«при прокладке трубопровода через залив Пильтун прямых ущербов рыбным запасам не предполагается, поскольку строительные работы планируется проводить зимой (декабрь-февраль), в период полного промерзания водоема».* Нефтепроводы будут пересекать заливы приблизительно в их средней части, соответственно, трубы пройдут через фарватеры заливов, которые никогда не промерзают до дна, и по которым происходит основной водообмен с морем в любое время года. Соответственно, воздействие на рыб, фито- и зообентос как непосредственно, так и через разнос взвесей будет оказано и в зимний период, причем на значительной акватории. При этом в зимние месяцы в заливах проходит наиболее важный этап жизненного цикла наваги, бычка, полосатой камбалы, бельдюги – нерест и инкубация икры. В проектных материалах также сильно недооцениваются

как само воздействие на макрофитобентос, так и последствия этого воздействия. Заросли zostеры и других донных растений в лагунах используются большим количеством животных и как корм, и как укрытие. Как отмечают сами авторы, двустворчатые и брюхоногие моллюски, креветки, обитающие в zostернике, потребляют от 4 до 55% годовой первичной продукции zostеры. **Гибель zostеры приведет к утрате нерестилищ сельди, а это, в свою очередь, нанесет значительный ущерб ее запасам, нерестящимся в заливах Пильтун и Чайво.** Кроме того, ущерб нерестилищам сельди повлечет за собой и ущерб ряду других видов, поедающих икру сельди, прикрепляемую в ходе нереста к zostере – камбалам, бычкам, наваге и некоторым другим. Угнетение zostеры произойдет также и из-за резкого повышения мутности воды в заливах, вызванного работами по прокладке нефтепроводов, - как отмечают авторы проектных материалов, *«zostера совершенно не выносит замутнения воды»* (стр. 7.4-8). **Заморные процессы в заливе неизбежно отразятся на биологической продукции, экспортируемой из залива Пильтун в море – той, за счет которой, по-видимому, существуют донные биоценозы, обеспечивающие пищей серых китов и навагу.** Таким образом, при проведении нефтепровода через залив Пильтун (9.7 км нефтепровода «Одопту-Чайво» для перекачки нефти под высоким давлением) перемещение больших масс осадка, неизбежное при строительстве трубопровода, **очень сильно отразится на гидрохимическом режиме залива, его продуктивности и биологическом разнообразии.** Поэтому данное проектное решение представляется крайне слабо проработанным, экологически опасным и должно быть расценено как недопустимое в принципе. Разработчики проекта прямо заявляют (7.4.3), ссылаясь на Соглашение о разделе продукции по проекту «Сахалин-1», что компания «Эксон Нефтегаз Лтд.» и Консорциум «Сахалин-1» освобождены от компенсационных выплат за ущерб окружающей среде. Таким образом, при принятии положительного или половинчатого решения относительно проведения трубопровода через залив Пильтун, **Российская Федерация будет лишена возможности контролировать и регулировать экологически опасную деятельность по проекту, которая неизбежно сформируется, и при этом получать положенную по национальным законам компенсацию за нанесенный ущерб.**

5.7.8. Хотелось бы особо отметить еще одну важнейшую экологическую функцию zostеры, которую проектировщики упоминают, но совершенно не учитывают при планировании технических решений, – **заросли zostеры стабилизируют берега.** Как указано на стр.6.4-21, *«...после массовой гибели zostеры в Европе наблюдалось превращение стабильных грунтов в неустойчивые пески, при этом на участках вне zostерников отмечали унос до 20 см поверхностного осадка за один шторм».* Несомненно, гибель 150 тонн zostеры только в заливе Пильтун и только «в зоне непосредственного контакта» (учитывая не прямое воздействие, погибнет значительно больше zostеры) **создает огромную опасность береговым сооружениям, прежде всего БКП «Одопту» и буровой площадке №1 на Одопту.** Это обусловлено резким повышением скорости абразионных процессов на участках, потерявших защиту после гибели zostерника, и, соответственно, наступлением моря на берег.

5.7.9. Считается, что от разливов нефти бентос почти не страдает. Однако, в «ОВОС Стадии 1» (Т.1. КО-68) сказано: *«Единственное исключение составляют мелководье у берегов и полузакрытые заливы...».* Но именно подобную ситуацию мы наблюдаем в зоне проекта, где мелководные заливы Пильтун и Чайво являются полузакрытыми, а также в районе западного побережья Сахалина от мыса Погиби до залива Виахту, где весь берег представляет собой песчано-илистое мелководье, во время отлива обнажающееся полосой шириной до 3-х и более километров. Это мелководье является зоной максимального развития бентоса и привлекает огромное количество околотовных птиц, которые находят здесь пищу. **Этот берег находится в непосредственной близости от Де-Кастри и маршрутов танкеров. Разлив нефти в этом районе станет колоссальной природной катастрофой для всей фауны Северного Сахалина – от беспозвоночных до млекопитающих, но прежде всего для птиц.**

5.7.10. Северо-восточный шельф Сахалина лежит на пересечении нерестовых миграционных путей лососей, идущих на нерест не только в реки северного Сахалина, но и в Амур и в другие реки Хабаровского края, а также в реки Магаданской и Камчатской областей (в ходе траловых съемок в контрольных уловах обнаруживались такие виды, как чавыча и нерка). Этот район является местом скопления охотоморского минтая. В зоне развития проекта встречается 108 видов морских рыб, а на Охотское море приходится 70%

всего вылова рыбы в России. В северной части Татарского пролива, в районе потенциального воздействия проекта, находится самая большая зона нереста минтая в Японском море. В зоне проекта обитает 10 видов китов, 4 – в Красной книге РФ, остальные 6 – под угрозой исчезновения в Красной Книге МСОП. Еще 13 видов китов в соседних частях Охотского моря (7 из них в Красной Книге РФ). Все эти факты требуют неукоснительного соблюдения природоохранного законодательства при осуществлении проекта, а также применения наилучших, самых передовых и экологических технологий в мире. Однако, этого не происходит. Тому примеры – решение прокладывать нефтепроводы траншейным способом через заливы, отказ оператора проекта платить за загрязнение, размещение отходов и ущерб природной среде, планы по использованию буровой платформы 1984 г. постройки, приспособленной к разведке месторождений, а не к их освоению, планы по строительству причалов прямо на единственном известном в мире пастбище исчезающих западных серых китов.

5.7.11. Татарский пролив (его северная часть) является местом обитания калуги – ценной крупной рыбы семейства осетровых. Ввиду отравления Амура промышленными и бытовыми стоками, калуга теперь не идет в Амур, а заходит в реки северо-западного Сахалина, причем в 2001 г. наблюдалась даже в средней части Сахалина (р. Най-Най). В целях сохранения даже одного этого вида нельзя подвергать Татарский пролив опасности нефтяного загрязнения.

5.8. Морские млекопитающие

5.8.1. В разделе 7.6 проектных материалов приведено достаточно большое количество ссылок на работы о влиянии различного рода антропогенных факторов на морских млекопитающих, однако, чаще всего говорится о минимальном, незначительном или кратковременном воздействии этих факторов. **Такой подход к освещению проблемы представляется неверным и однобоким. Прослеживается пристрастность в цитировании научной литературы.**

5.8.2. К сожалению, разработчики допускают серьезные ошибки, свидетельствующие о слабом знании биологии морских животных. К примеру, в пункте 7.6.4.2 говорится о «зимних местах нагула серых китов», что в корне неверно, поскольку представители этого вида нагуливаются только в летний период, а во время весенней и осенней миграций, а так же на зимовке питаются за счет накопленного за лето жира.

5.8.3. Для разработки месторождения «Одопту» проектом предусмотрено строительство причалов на Пильтунской косе. **Месторасположение причалов совпадает с центром нагульного пастбища охотско-корейской популяции серых китов, занесенной в Красные Книги РФ и МСОП, как вид, находящийся под угрозой исчезновения.** Строительство и эксплуатация причалов грозит масштабным загрязнением мест обитания китов взвесями при строительстве, интенсивным судоходством, шумом от погрузочных работ, загрязнением акватории от сбросов сточных вод с судов. Не вызывает никаких сомнений, что эта деятельность нанесет значительный и, возможно, непоправимый вред серым китам. Популяция слишком мала и физически ослаблена, чтобы выдержать такую мощную антропогенную нагрузку. Следует отметить, что **район нагула западной или охотско-корейской популяции серых китов весьма невелик и является ЕДИНСТВЕННЫМ достоверно известным местом нагула этих китов, куда приходят и беременные самки, и самки с сеголетками.** Известно, что под влиянием интенсивного судоходства серые киты Восточной популяции (Чукотско-Калифорнийской) покинули несколько лагун в Баха (Калифорния) - исторических «родильных домов» популяции. Этот факт упоминается в п.7.6.4.2. одной фразой, хотя похожая ситуация может возникнуть и в случае с Сахалином.

5.8.4. **Строительство береговых пирсов и морского трубопровода от платформы «Орлан» на берег перекроет миграционный коридор западных серых китов, и окажет, таким образом, негативное воздействие на их популяцию.** Разработка месторождения «Одопту» будет вестись с двух береговых площадок. Причалы, расположенные в этом случае непосредственно в естественном месте кормления китов, **более чем вероятно окажут воздействие на серых китов и бентосные организмы, которыми они питаются.** Разработка

основных морских нефтяных и газовых месторождений в районе обитания серых китов станет источником нарушения их жизнедеятельности. С середины 1990-х киты, нагуливающиеся на шельфе северо-восточного Сахалина, должны сосуществовать с высокой интенсивностью сейсмической разведки, временными буровыми установками, увеличивающимся судоходством и полетами вертолетов, установкой крупной добывающей платформы, и все это в пределах 5-20 км от их основного места обитания и нагула. Еще в 1997 г. совместная российско-американская группа отметила видимые изменения в поведении китов в результате сейсмических работ, которые проводились на удалении более чем 30 км от мест нагула китов. В 1998 г. та же группа ученых также отмечала изменения в поведении серых китов в результате промышленных шумов, производимых при бурении с СПБУ Сахалинская, бурении и добыче нефти на платформе Моликпак и судами сопровождения. Было обнаружено, что в 1999 и 2000 гг. произошло перераспределение животных в районе нагула, и большинство китов ушло в его северную часть. В июне-июле 2001г. распределение китов в районе нагула было таким же, как в 1999 и 2000 гг. Однако, в августе 2001г. был зафиксирован заметный сдвиг в распределении китов к югу. Это резкое перемещение в начале августа было вызвано проведением высокоинтенсивной сейсморазведки в центральной и северной частях района кормления китов. Программа северной сейсморазведки была остановлена 9 сентября 2001 г., а к 11 сентября киты, включая самок и детёнышей, снова заняли северный район зоны откорма, откуда они ушли с августа до начала сентября. **Совокупное (кумулятивное) воздействие, которое может оказывать деятельность по разведке и добыче нефти и газа на серых китов, особенно на истощенных особей, наблюдаемых в 1999, 2000 и 2001 годах, вызывает значительное беспокойство.** Истощенные киты будут иметь прослойку жира ниже нормы и нуждаться в полноценном кормлении максимально возможное количество дней. Дополнительно важно учитывать потенциальное воздействие на самок с детёнышами, беременных самок, зрелых самок, которые должны зачать следующей зимой. Эти зрелые самки, некоторые из которых классифицировались как «истощенные», также нуждаются в эффективном кормлении максимальное количество дней до начала их миграции на юг. **Если киты вытесняются из своих мест кормления даже временно, в результате деятельности по разработке месторождений по проекту «Сахалин-1», увеличение уровня популяции может быть сильно затруднено. В настоящее время в популяции идентифицированы только 14 репродуктивных самок, и любое сокращение этого количества самок и их детёнышей, или воспроизводства детёнышей в результате снижения нормы питания, вызовет упадок популяции.**

5.8.5. В сентябре 2001 г. при проведении научных исследований и наблюдений за популяцией западных серых китов у северо-восточного Сахалина был открыт предположительно новый район нагула китов приблизительно на траверзе заливов Чайво – Ныйский. В связи с этим, возникают большие опасения касательно воздействия на серых китов от строительства и эксплуатации причала на Чайвинской косе. **В настоящее время решение о его строительстве не может быть принято, поскольку в противном случае возникает реальная опасность ущерба предположительно новому кормовому району китов.** Только специальные научные исследования помогут достоверно установить, является ли новое местонахождение китов в действительности новым кормовым районом.

5.8.6. Согласно ст. 24 ФЗ «О животном мире»: «**Действия, которые могут привести к гибели, сокращению численности или нарушению среды обитания объектов животного мира, занесенных в Красные Книги, не допускаются.**» Обращаем внимание на слова «могут привести», т.е., даже если есть вероятность нанесения вреда краснокнижному виду в ходе какой-либо деятельности, то эта деятельность должна быть запрещена. В случае с серыми китами такая вероятность в отношении причалов совершенно очевидна. **Эксперты считают, что по вышеуказанным причинам строительство причалов на косах заливов Пильтун и Чайво категорически недопустимо.** В качестве альтернативы причалам можно предложить укрепить существующую дорогу по Пильтунской косе с севера и по ней доставлять необходимые грузы для обустройства буровых площадок, как это делает компания «Сахалинморнефтегаз», ведущая бурение подобных скважин в 10-15 км от площадки «Эксона». Пунктом перегрузки на сухопутный транспорт при этом мог бы стать порт Москальво на северо-западе Сахалина.

5.8.7. Залив Пильтун является уникальной системой. Именно за счет выноса органического вещества из устья залива скорее всего и существуют богатейшие донные морские

сообщества, формирующие кормовую базу серых китов. План прокладки трубопровода через залив Пильтун подразумевает уничтожение 150 тонн zostеры (7.4.3.1). Помимо этого, заморные процессы, вызванные появлением в воде взвеси и сероводорода из донных илов, вызовут дальнейшее разрушение биоценоза. Поглощение всего растворенного в воде кислорода взвесью приведет к массовой гибели бентоса в заливе. Таким образом, **проведение трубопровода через зал. Пильтун крайне негативно отразится на продуктивности залива, и как следствие, на кормовой базе морских млекопитающих.**

5.8.8. В разделе 7.6.6 «Меры по снижению воздействия» в пунктах 7.6.6.1 и 7.6.6.3 предлагается проводить обзоры зоны предстоящей работы, однако, не приводится каких-либо действий, следующих за обнаружением морского млекопитающего или их скоплений. Следовало бы выработать **ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ** порядок действий для случаев подобного рода.

5.8.9. В п. 7.6.6.4 записано, что **МОЖНО** провести облет предполагаемого маршрута ледокольных работ в сезон размножения ластоногих для обнаружения наиболее населенных районов размножения и линьки. Формулировка «можно» здесь должна быть заменена на «необходимо». Летательные аппараты для этих целей должны быть оборудованы видеокамерами, работающими в видимом и инфракрасном диапазоне, для точного определения полей щенки и линьки.

6. Предотвращение и ликвидация разливов нефти и их воздействие на окружающую среду

6.1. В разделе 9 «Оценка воздействия нефтяных разливов и действия по реагированию» компания «Эксон НЛ» исходит из весьма спорного положения, что *«при реализации проекта могут возникать небольшие разливы, и, что мало вероятно, более значительные аварийные ситуации»*. **Работа по добыче нефти в столь сейсмически опасном районе, как Сахалин, делает очень вероятным возникновение аварийных ситуаций и разливов нефти.** Мировая практика показывает не *«ничтожную вероятность аварийных разливов на море»* (стр.9-4), а их постоянную периодичность и неизбежность, крайнюю опасность для живой природы и слишком высокую цену за ликвидацию аварий.

6.2. В материалах «ОВОС Стадии 1» достаточно много внимания уделено рассмотрению мероприятий по ликвидации разливов нефти, однако почти ничего не говорится о своевременном **предупреждении** и **предотвращении** аварийных ситуаций, связанных с разливами. Между тем, это наиболее важное и эффективное направление борьбы с воздействием нефти на окружающую среду – не допустить разливов вовсе. Складывается мнение, что своей задачей «Эксон НЛ» видит не защиту природных комплексов и биоресурсов от загрязнения нефтью, а лишь профессиональное проведение операций по ликвидации неизбежных разливов. При этом крайне не приметно в проектных материалах выглядят оценки эффективности этих операций.

6.3. Как отмечают авторы, с разливами на море бороться намного сложнее и последствия для окружающей среды от разливов здесь намного тяжелее, чем на суше. Это действительно так, поэтому **особую важность приобретает именно предотвращение разливов на море, и прежде всего – с танкеров.** На стр. 9-2 приводится лишь один небольшой абзац, посвященный теме предотвращения и не содержащий ничего, кроме общих деклараций о тщательном проектировании и строгом соблюдении порядка выполнения производственных операций. Однако, не менее важным является и то, каким будет сам этот порядок. **Например, каким образом будет обеспечена безопасность нефтепроводов в условиях их подземной прокладки (как морских, так и сухопутных участков) от воздействия землетрясений?** Известно, что во время Нефтегорского землетрясения (1995 г.) произошло несколько сот разрывов подземных трубопроводов на севере Сахалина. **Какие конкретные меры будут приняты для предохранения танкеров от столкновения с другими судами?** Известно, что в водах Аляски установлены специальные коридоры для движения танкеров (раздельные для груженых и порожних), в которых запрещено движение любых других судов, а также рыболовный промысел. **Каким образом будет обеспечена помощь танкеру в случае выхода из строя машины в наиболее опасных участках маршрута – например, в проливе Лаперуза?**

Известно, что на Аляске вдоль всех опасных участков каждый танкер сопровождается двумя мощными буксирами. Существует еще множество подобных вопросов, связанных именно с предотвращением разливов, а не с их ликвидацией и совершенно не освещенных в материалах «ОВОС Стадии 1».

6.4. Огромную озабоченность экспертов вызывает то, что в «ОВОС Стадии 1» отсутствует информация о размерах финансовой ответственности Консорциума по проекту «Сахалин-1» в случае разлива нефти, а также информация о формах обеспечения и реализации этой ответственности. В этой связи примечательным является раздел 12.6 «Экологическое страхование». Как и многие другие разделы, посвященные важнейшим, принципиальным вопросам обеспечения экологической безопасности проекта, он включает лишь один коротенький абзац текста с самыми общими заявлениями и декларациями. Причем, в этом месте разработчики еще менее конкретны, чем в разделе о предотвращении нефтяных разливов. На стр. 12-36 сказано, что *«Консорциум обеспечит такие виды и суммы страхования, которые являются обоснованными и соответствуют разумному управлению риском».* **Возникает вопрос: в каком объеме «Эксон НЛ» планирует расходовать свои собственные средства для финансового обеспечения ЛАРН и компенсаций ущерба окружающей среде и пострадавшим сторонам (если компания вообще будет что-либо компенсировать, учитывая ее неоднократные заявления в «ОВОС Стадии 1» о том, что Консорциум освобожден от таких платежей)? Или «Эксон НЛ» полагается исключительно на своих неназванных страховщиков?** Известно, что гарантированная и полная финансовая ответственность за ЛАРН и выплату компенсаций лучше всего остальных заставляет нефтяные компании применять наиболее безопасные системы добычи и транспортировки нефти. И чем выше доля собственных, а не страховых средств участвует в обеспечении этой ответственности, тем выше стимул к предотвращению разливов. **Проектные материалы должны содержать не только сценарии аварий и поведения нефтяного пятна, но и четкие финансовые сценарии обеспечения очистки, выплат компенсаций и возмещения ущерба окружающей среде.** В этих сценариях должны содержаться ясные ответы на вопросы: из каких источников, в какие сроки, в каких объемах будут предоставлены средства для покрытия расходов, связанных с ЛАРН? Какую часть из этих средств компания «Эксон НЛ» способна покрыть из средств страховок, какую из собственных средств или других возможных источников? Способна ли «Эксон НЛ» покрыть ВСЕ возможные расходы при всех возможных инцидентах, или здесь есть ограничения? Берет ли «Эксон НЛ» на себя ответственность за разлив нефти с танкера? Если нет, то какова в этом случае схема финансирования ЛАРН? Этот перечень вопросов можно продолжать. О том, что эти вопросы более чем актуальны, свидетельствует цитата из того же раздела 12.6 «Экологическое страхование»: *«Виды страхования могут включать расходы и ответственность за загрязнение и очистку компонентов окружающей среды и другие виды, в соответствии с мировыми стандартами нефтяной и газовой промышленности».* Здесь важно подчеркнуть слово «могут» - то есть, компания с самого начала ничего не гарантирует в области ответственности и возмещения расходов в случае аварии, связанной с разливом или другим загрязнением.

6.5. В разделе 7.8 (том 5), на стр.123 приведены формулы, по которым уровень рисков возникновения аварий на трубопроводе оценен как средний и низкий. Приведем другую статистику, полученную в результате специальных комплексных геодезических и промысловых исследований как в пределах складчатых (Восточное Предкавказье), так и платформенных (Западная Сибирь) областей: **50-60% от всех аварий скважин, связанных с разгерметизацией колонн скважин (смятие, сломы, сломы со смещением и пр.) и 76-94% случаев порывов трубопроводов совпадают территориально (по месту локализации) и по времени с проявлением аномальных геодинамических (деформационных) процессов.** В случае пересечения трассой геодинамических аномалий, которые сравнимы по тектоническому напряжению с сильными землетрясениями, отмечается **периодическое повторение случаев аварий** в пределах этих одних и тех же участков, причем не раз в 300-500 лет (такая периодичность возникновения сильных землетрясений указана для северо-востока Сахалина в разделе 7.8), а через каждые 2-3 года или 5-6 лет. Упомянутые выше новейшие разработки целесообразно использовать при планировании горизонтального бурения в море с целью повышения надежности горизонтально расположенных колонн скважин и, соответственно,

повышения экологической безопасности. **Очень важно то, что горизонтальным бурением, согласно проектным материалам, будет пересечено тектоническое разрывное нарушение.** Официальной причиной подавляющего числа порывов трубопроводов считается коррозия. Вместе с тем, обращает на себя внимание факт избирательности коррозии по трубе. Все ее виды (коррозия под напряжением, внутренняя коррозия, подпленочная коррозия, бактериальная коррозия и др.) при одинаковых условиях для развития по трубе все же выбирают сугубо локальные участки, которые оказываются приуроченными к геодинамическим аномалиям, в пределах которых и происходит аномальное разрушение (расслоение) металла. Именно здесь наиболее агрессивна гидрохимическая среда и более благоприятна обстановка для активной жизни бактерий, т.к. здесь, как правило, повышен уровень тепловых потоков.

6.6. Предполагается, что среди ответных действий на разливы будут присутствовать сжигание нефти и использование детергентов. Но уже давно доказано, что **детергенты чаще всего еще более опасны для морских организмов, чем сама нефть. Продукты сжигания нефти – это также высокотоксичные соединения.** На стр. 9-35 – 9-36 приводятся примеры эффективности ликвидации разливов методом сжигания нефти (Персидский залив и авария танкера в Генуе), однако они неприменимы для условий Сахалина, поскольку низкая температура окружающей среды и крайне неблагоприятные погодные условия приведут к образованию слишком большого количества несгоревших токсичных веществ, распространяющихся с дымом на большие расстояния. Выглядит странно заявление о том, что облако дыма будет перемещаться над малонаселенными территориями, поэтому воздействие на людей и биоресурсы будет незначительным, поскольку именно на богатейшие биоресурсы данного региона и будет оказано огромное воздействие при сжигании нефти. Практически круглый год в водах северо-восточного Сахалина и Татарского пролива идут активные процессы размножения, нагула, миграции ценных промысловых видов рыб и беспозвоночных. Диспергирование с помощью ПАВ во много раз усилит токсичный эффект разлитой нефти и перенаправит ее воздействие с самых верхних участков пищевой цепи (например, птиц и морских млекопитающих) на самые нижние (зоопланктон и бентос), а также на значительные запасы ценных промысловых видов. Таким образом, подобная «ликвидация» нефтяного разлива приведет к тому, что воздействие будет оказано на все трофические уровни и будет значительно более продолжительным. Эксперты считают, что, учитывая высокую рыбохозяйственную ценность акваторий, находящихся под потенциальным воздействием нефтяных разливов, **применение детергентов и сжигание нефти должны быть полностью исключены из планов ЛАРН и не рассматриваться как возможные средства борьбы с разливами в данном проекте. Основой упор в средствах ЛАРН должен делаться на локализацию разлива и механизированные способы удаления нефти,** для чего необходимо иметь достаточно бонов, скиммеров, сорбентов и других подобных средств в местах, **максимально приближенных к возможным источникам разливов на всем пути добычи и транспортировки нефти.** И здесь также можно привести пример Аляски, где, основываясь на уроках разлива с танкера «Эксон Валдиз», количество оборудования для механической очистки было увеличено в десятки раз, оно было размещено на специальных базах по всему пути следования танкеров, а также были созданы специальные силы реагирования, способные развернуть эффективную очистку в самые первые часы после разлива в любой его возможной точке. Безусловно, сжигание и рассеивание нефти с помощью детергентов являются отличными способами для того, чтобы скрыть следы разлива от контролирующих органов, общественности и прессы и показать, что все в порядке, разлитой нефти больше нет. Однако, **если главными целями в действительности являются эффективная очистка и минимизация воздействия разлива на окружающую среду, то сжигание и диспергирование не должны применяться.**

6.7. В проектных материалах не учитывается такое важное последствие трансформации нефти в море, как образование смолистых комочков, которые разными путями опускаются на дно и загрязняют донные грунты, воздействуя на бентосные организмы. При взмучивании эти токсичные осадки создают вторичное загрязнение и новые отрицательные биологические эффекты. Все это описано в монографии О.Г.Миронова «Взаимодействие морских организмов с нефтяными углеводородами», Л. Гидрометиздат. 1985. **Необходимо в материалах ОВОС учитывать и это, вторичное нефтяное загрязнение и дополнительное воздействие на биоту и окружающую среду.**

6.8. Детальное моделирование выполнено только для разливов на платформе «Орлан», в Татарском проливе. На буровой площадке «Чайво» сделано очень краткое описание возможных вариантов поведения нефти, со ссылками на «*Экспертную оценку*» и «*Профессиональное мнение*». Аварии на других объектах проекта не анализировались. Особенно важны моделирование и оценка последствий разливов на таких потенциально опасных объектах на шельфе и суше северо-восточного Сахалина, как береговые буровые площадки №1 и №2 «Одопту», БКП, морские нефтепроводы. **При такой степени проработанности проекта нельзя допускать полномасштабных строительных и эксплуатационных работ.**

6.9. Статистика нефтяных разливов действительно показывает, что малые разливы происходят чаще, чем большие, как справедливо замечают авторы проектных материалов. Но при больших разливах и опасность, и воздействие больше. В случае разливов на море восстановление морских сообществ на поврежденных территориях прибрежной зоны происходит в течение десятков лет, особенно в холодных климатических условиях. Кроме того, оптимизм авторов главы 9 (том 6), полагающих, что «*малые разливы, как правило, быстро устраняются предусмотренными средствами*» (стр. 9-6) по меньшей мере настораживает. **В море даже малые разливы, если они произошли в шторм или в условиях битого льда, практически невозможно сколько-нибудь эффективно устранить любыми средствами.** Как правило, крайне редко удается собрать более 10-15% пролитой в море нефти, как это признают сами авторы на стр.9-33. И даже для такого скромного показателя необходимы достаточно благоприятные условия. Видимо, не случайно весьма обширный раздел 9.3.1.2., посвященный операциям ЛАРН по льдах и насыщенный упоминанием различных методик и руководств, а также новейших разработок в этой области не приводит ни одного конкретного примера эффективной ЛАРН в ледовых условиях. Похоже, корпорация «ЭксонМобил» рассчитывает, что именно воды Сахалина станут тем полигоном, где и будут испытываться все ее теоретические проработки. При этом упоминается, что «*применительно к крупным разливам нефти в ледовых условиях, сжигание нефти на месте является самым оптимальным методом удаления нефти*» (стр. 9-48). Между тем, как сжигание, так и диспергирование не могут по-настоящему считаться ликвидацией разлива – эти методы всего лишь переводят его в другое, зачастую более опасное для природы и биоресурсов качество, чем нефтяное пятно.

6.10. На с. 9-38 приводится мнение о том, что можно применять агрессивные методы для ликвидации нефти ценой биоты литорали, если есть угроза более ценным видам, например, «*морским птицам, тюленям или животным*». Но в начале XXI века делить виды на более или менее ценные и забывать о принципе сохранения биоразнообразия, по меньшей мере, безграмотно.

6.11. На с. 9-40 приводится очень сомнительная ссылка на работу Sutherland et al., 1995, подтверждающую, что при микробном окислении ПАУ образуются метаболиты, якобы не обладающие мутагенными и канцерогенными свойствами. Поскольку первоисточник недоступен, требуются дополнительные материалы. **Общеизвестно, что при микробном окислении нефтеуглеводородов часто образуются еще более токсичные соединения, которые до определенной стадии деградации не менее опасны для биоты, чем сама нефть** (Миронов, 1985; Телитченко, Остроумов, 1990). Деградация как самих нефтеуглеводородов, так и вторичных продуктов их распада в условиях северного Сахалина значительно замедлена низкой температурой окружающей среды, а далеко не только «*первичными питательными веществами для растения – азотом и фосфором*», как считают авторы материалов ОВОС на стр. 9-40.

6.12. **Прогнозирование воздействия на окружающую природную среду в результате осуществления намеченных решений не может считаться полным, если не рассмотрено влияние нефти и нефтепродуктов на все живые организмы, и особенно на людей.** На примере млекопитающих (тюленей) и рыб Каспийского моря по итогам экологического мониторинга установлена тенденция резкого ухудшения экологической обстановки среды их обитания. В результате поступления в морские воды нефти и прочих вредных веществ, связанных с нефтяной промышленностью, установлены признаки, подтверждающие хроническую форму интоксикации. В случае морских аварийных разливов интоксикация приобретает формы острых отравлений, сопровождающихся массовой гибелью животных и рыб. Некоторые признаки действия нефтепродуктов на живые организмы, которые

отмечены для обитателей Каспия: в случае незначительного, но длительного воздействия - снижается гемоглобин у осетровых рыб, у тюленей поражается центральная нервная система; в случае острых отравлений в результате аварий у тюленей возникает совершенно несвойственная им агрессивность. Так, в 1998 и 2000 г. впервые за всю историю общения человека с тюленями были отмечены многочисленные случаи нападения тюленей на людей (с существенными последствиями). Статистика показывает, что функциональные нарушения деятельности центральной нервной системы при массовом обследовании рабочих нефтепромыслов и нефтеперерабатывающих заводов обнаружены у 18% из них при стаже до 5 лет и у 45% - со стажем свыше 10 лет (см. Вредные вещества в промышленности / Справочник. Т.1. Органические вещества. – Л.: Ленингр.отд. «Химия», 1976). Внешние проявления нарушений – головные боли, раздражительность, боли в области сердца, парестезии в конечностях, заторможенность и рассеянность, нарушение обоняния и т.д. Наиболее закономерны изменения сердечно-сосудистой системы. В крови обнаруживается умеренная лейкопения. Нарушения со стороны желудочно-кишечного тракта почти у 70% обследованных, нарастающие со стажем. **Странно, что в «ОВОС Стадии 1» собственно человек при описании различных воздействий забыт вовсе.**

6.13. Табл. 9.4-1 в разделе 9.4. вызывает массу вопросов и возражений. Непонятно, откуда такая твердая уверенность, что нефтяного загрязнения в донных осадках пелагической зоны не будет? Сомнительно, что видовая структура бентосных сообществ обязательно восстановится через несколько лет после разлива. А если разливы будут происходить регулярно? В районе постоянного хронического воздействия нефти восстановление бентоса может не произойти никогда. А после одиночного разлива, в зависимости от количества разлитой нефти и прочих условий, может потребоваться до десяти и более лет, как, например, в случае с разливом с танкера «Эксон Валдиз», когда и спустя более 13-ти лет после разлива значительная часть бентосных сообществ на значительных территориях не восстановилась до сих пор. Компании «Эксон НЛ» должны быть хорошо известны эти факты – ведь именно «Эксон» стал виновником того трагического события. Как быстро будет восстанавливаться фито- и зообентос, кто будет это оценивать и по каким параметрам? Где доказательства, что нарушения структуры сообществ будут обратимыми? У планктона, зообентоса и рыб, задолго до изменения поведенческих реакций и нарушения популяционной структуры будут происходить различные функциональные нарушения, которые можно регистрировать по различным биохимическим и цитологическим показателям. Авторами предложены только две градации воздействия (и обе временные) – в зависимости от содержания нефти в воде и в грунтах. Уровень содержания НУ в этих средах в разделе не указан и таблицы по этому поводу обнаружить не удалось. Вместе с тем, по нашим данным, уже несколько лет назад в грунтах некоторых заливов северо-восточного Сахалина концентрация общих НУ превышала 1600 мг/кг. **Неверна исходная предпосылка авторов раздела об обязательной обратимости вызванных разливами нарушений и их кратковременности. Любой разлив нефти всегда является хроническим стрессовым фактором для морских экосистем. Нефть не исчезает мгновенно, эффекты накапливаются.**

6.14. При описании воздействия на планктон бездоказательно утверждается, что концентрация нефти в поверхностной пленке воды будет быстро снижаться, при этом экспериментальных подтверждений нет. А будет ли это утверждение справедливо для ледовых условий, когда нет активного волнения? Нефть в любом случае будет влиять и на репродуктивную систему фито- и зоопланктона, на интенсивность фотосинтеза и т.д. Нет ссылок на конкретные работы, которые бы доказывали, что отсутствуют необратимые последствия нефтяных разливов для планктонной флоры и фауны открытых вод.

6.15. Описание воздействия на бентос опять начинается с абсурдного заявления, что нефть не оседает на дно и не влияет на бентос. **В субарктических условиях, в которых будет развиваться проект, скорости испарения и биологического разложения нефти стремятся к нулю.** При разливах нефти с танкеров чаще всего выливается много нефти сразу, и еще в 70-е годы выполнены работы, которые показали высокую вероятность воздействия нефти на бентос при таких случаях **и за пределами литорали.** При попадании нефти в заливы Чайво и Пильтун бентос неизбежно будет поражен.

6.16. . Утверждается, что гибель значительного числа рыб на ранних стадиях развития (икринки и личинки) будет являться потерями, которые *«неразличимы на фоне высокой и*

изменчивой природной смертности рыб в период их эмбрионального и постэмбрионального развития» (стр. 9-58). Миронов (1985) пишет, что при разливах нефти в результате аварии танкеров от 50 до 90% икринок, попавших в зону воздействия, оказываются мертвыми, а молоди в планктонных пробах, взятых в открытом море, чаще всего не наблюдается вообще. В прибрежных зонах воздействие еще сильнее.

6.17. Синергетические эффекты (стр. 9-59) будут только усиливать воздействие нефти. Постоянно будет происходить вымывание нефтяного загрязнения со дна, из загрязненных грунтов. Характер воздействия нефти на биоту почти всегда хронический. К примеру, нефть накапливается в печени рыб в виде флуоресцирующих гранул лизосомального происхождения. Происходит индукция ферментов типа НАН и EROD, участвующих в метаболизме производных нефти, развивается общий окислительный стресс. Подобные реакции наблюдаются и у млекопитающих, и у птиц, например, в Средиземном море, где эти реакции активно изучаются.

6.18. При описании воздействия на ластоногих приводятся ссылки на работы 1971, 1977 гг. Между тем, в настоящее время существует много значительно более новых работ по ластоногим, но они почему-то не используются проектировщиками. Есть только одна ссылка на относительно свежую работу (Frost et al., 1994), но ей приписываются самые противоречивые данные. В работах 80-х годов действительно не было обнаружено негативных эффектов нефтяного загрязнения для внутренних органов тюленей, но в настоящее время это уже доказанный факт. И воздействие на этих животных никак не может быть умеренным, точечным, краткосрочным. Скорее надо ожидать региональных значительных влияний. **Вообще, в «ОВОС Стадии 1» имеет место явно тенденциозный подбор литературы, не показаны разные мнения и данные, для заказчика нежелательные.**

6.19. **Нигде в проектных материалах не говорится, какими же конкретно силами и средствами будет располагать компания для практической ликвидации разливов различного уровня.** Относительно подробно описаны методические подходы и теоретические возможности ЛАРН в различных условиях и при различных сценариях аварий и поведения слика (без количественных оценок при этом). **Однако, нигде не говорится, что «Эксон НЛ» обязательно будет применять все эти новейшие разработки, не говоря уж об объемах их применения.** Такие вопросы, как наличие, количество и виды конкретного оборудования для механизированной очистки, специальных транспортных средств, обученного персонала, возможностей для утилизации собранной нефти, размещение сил и средств ЛАРН относительно наиболее потенциально аварийных участков проекта, сроки реагирования для разных сценариев и многое другое совершенно не рассмотрены в проектных материалах. Особенно эти вопросы важны в отношении средних и крупных разливов. **Возникает обоснованное опасение, что ответные меры «Эксон НЛ» будут совершенно неадекватны масштабам разливов.**

6.20. При прогнозе поведения нефтяного пятна от платформы «Орлан» указывается (стр.9-26), что в летний период оно будет мигрировать на север. При этом не проанализировано, как в этом случае разлив повлияет на серых китов. Не указано, как зависят от масштаба разлива площадь пятна, масштаб переноса нефти, площадь пострадавшего берега. Утверждение о том, что до 60% нефти испаряется в первые несколько дней (стр.9-27), даже теоретически весьма спорно для холодных условий местоположения проекта.

6.21. Делается выбор в пользу более «морского» варианта, где большая часть пути транспортируемой нефти проходит по уложенным на морское дно трубопроводам и в танкерах, что очень опасно в сложных зимних ледовых условиях Татарского пролива. **При таком варианте многократно больше вероятность возникновения аварий на море, что значительно опасней разливов нефти на суше.** При разливах в море одна тонна нефти загрязняет $4 \cdot 10^4$ м³ воды и даже при скромных подсчетах площадь нефтяного пятна составляет сотни и тысячи квадратных километров. При этом ущерб биоресурсам от разлива только 100 т нефти может достигать миллионов долларов, не считая средств на аварийно-спасательные работы и ликвидацию последствий аварии. В этой связи вариант транспортировки с увеличенной морской составляющей («вариант Де-Кастри») требует значительно более тщательного планирования и применения мер безопасности, чем «вариант Пригородное».

6.22. Помимо риска больших аварий танкеров, рассмотренных в соответствующем разделе, танкерная транспортировка нефти связана с загрязнением морской среды при проведении штатных операций – при загрузке танкеров, при обычной эксплуатации судов

(загрязнение нефтепродуктами и мусором). Помимо национального законодательства эти вопросы регулируются Конвенцией МАРПОЛ – 73 и протоколами к ней 1978 г. **Планы по танкерной транспортировке нефти описаны предельно общо и не содержат указаний на конкретные механизмы применения положений МАРПОЛ-73/78 к предотвращению загрязнения с танкеров, которыми предполагается транспортировать нефть через Татарский пролив.**

7. Танкерная транспортировка нефти

7.1. Материалы ОВОС в части воздействия на морскую среду, биоту и биоресурсы совершенно игнорируют вопрос обеспечения безопасности транспортировки нефти танкерами через Татарский пролив. Между тем, этот вопрос является ключевым. С морского терминала Де-Кастри предполагается производить отгрузку нефти в танкеры водоизмещением 110 тыс. т. Планируется подход до 3-х крупнотоннажных танкеров каждые двое суток в периоды нереста, ската и нагула молоди лососевых, в особо опасных ледовых условиях в зимний период. Всего предполагается перевозить 12 млн. т. сырой нефти год. При этом только на западном побережье Сахалина ныне зарегистрировано более 200 различных предприятий рыбопромышленного комплекса области, постоянно эксплуатирующих в проливе около 500 судов различного типа. С учетом же рыбопромышленных предприятий Хабаровского и Приморского краев, Магаданской области, также ведущих промысел в Татарском проливе, количество постоянно работающих здесь судов рыбной отрасли возрастает, по меньшей мере, вдвое. **Такая оживленность в проливе на пути движения огромных танкеров создает значительный риск аварии – столкновения танкера с рыболовным судном, и, соответственно, разлива нефти.**

7.2. Известно, что, несмотря на все меры, предпринятые в рамках конвенций МАРПОЛ-73/78, МКО-69, СОЛАС и решений Международной морской организации, количество крупных аварий танкеров и разливов нефти в 1990-е годы составляло до 10 в год. Можно с уверенностью говорить, что средние и крупные аварии наиболее вероятны в районах, где маршруты движения танкеров проходят вблизи от различных опасностей, в районах со сложными гидрометеороусловиями, интенсивным движением судов (Монинец А.Ю. Анализ аварий, ставших причиной разливов нефти в море, в книге «Проблемы совершенствования системы борьбы с разливами нефти на Дальнем Востоке», ДГМА им. Г.И. Невельского, Владивосток, 1999, с. 3-10). Именно таким районом является весь путь следования танкеров от Де-Кастри вдоль дальневосточных берегов России. **В тексте «ОВОС Стадии 1» не говорится о том, как, кем и когда будет разработан план предупреждения и ликвидации аварий с танкеров.** Между тем, разработка такого плана, в котором должны быть задействованы многие организации, и который должен иметь серьезное материальное обеспечение – дело непростое. **С самого начала требует решения принципиальный вопрос – будет ли это ответственность только судовладельца, или «Эксон НЛ» также будет участвовать в предотвращении и ликвидации разливов?** По существующему законодательству ответственность за безопасность мореплавания лежит на правительстве Российской Федерации (Министерство транспорта РФ) и судовладельце. Согласно Кодекса торгового мореплавания РФ³, ответственность за возмещение ущерба от разливов лежит на судовладельце. Однако, эксперты считают, что поскольку танкерные перевозки нефти из Де-Кастри создают огромную опасность катастрофического разлива с непредсказуемыми последствиями для нескольких регионов ДВ, учитывая неадекватные возможности судовладельцев для ЛАРН и компенсации всех необходимых расходов, **компания «Эксон НЛ» и Консорциум по проекту «Сахалин-1» должны участвовать в обеспечении финансовой ответственности за разливы с танкеров, а также во всех операциях ЛАРН, с этим связанных.** Печальный опыт с аварией танкера «Находка» показывает, что финансовой ответственности только судовладельца, да еще обеспеченной традиционными способами страхования, совершенно недостаточно. Так, базирующийся в Лондоне Международный фонд по компенсациям урона от нефтяного загрязнения лишь спустя 4 года после инцидента принял

³ Глава XVIII. «Ответственность за ущерб от загрязнения с судов нефтью»

решение о выплате Японии 11 млн. долларов компенсации за разлив с «Находки». При этом, общие убытки Японии, по которым более всего пострадало японское рыболовство, оцениваются примерно в 33 млн. долларов.

7.3. В представленных материалах проекта практически только в 1 томе ОВОС, в пункте 5.6.6 декларативно указана политика компании «Эксон» по танкерным перевозкам сырой нефти из порта Де-Кастри в отгрузочные порты Японии и Юго-Восточной Азии. Этот вопрос требует намного более тщательной проработки.

7.4. В пункте 5.6.6.1 сказано: *«Экспорт сырой нефти будет осуществляться с морского терминала Де-Кастри с использованием танкеров международного класса «Афрамекс» с двойным корпусом и отдельными балластными цистернами. Приложение 1 Правило 13F МАРПОЛА».* **Существующие танкеры класса «Афрамекс» не могут быть использованы для перевозок сырой нефти в ледовый период в Татарском проливе, поскольку не имеют соответствующего ледового подкрепления.** В феврале 2002 года танкер «Приморье» Приморского морского пароходства осуществил экспериментальный проход в Татарском проливе с южной части пролива до порта Де-Кастри и обратно, в сопровождении двух ледоколов. **Зимний ледовый период сезона 2001-2002 г.г. совершенно не показателен по ледовым условиям, поэтому абсолютно нет оснований считать, что эксперимент по проводке танкера во льдах удался.** В сезоны 1970-1990 годы в Татарском проливе из-за тяжелой ледовой обстановки при проводке судов на трассе Ванино-Холмск было сложно, а порой невозможно работать даже тяжелым линейным ледоколам класса «Адмирал Макаров».

7.5. Танкер «Приморье» международного класса «Афрамекс» имеет ледовый класс норвежского классификационного общества DNV (Det Norske Veritas) ICE-1C, что, согласно «Правил классификации и постройки морских судов» Морского Регистра РФ, соответствует категории ледового усиления Л4. Согласно тех же правил п.2.2.3.2, **возможность самостоятельного плавания судна класса Л4 может «осуществляться эпизодически в мелкобитом разреженном льду неарктических морей».** А в пункте 5.6.6.3 «ОВОС Стадии 1» сказано: *«Таким образом удастся избежать соударения корпуса танкера с разрушенными ледовыми полями...»*, т.е. речь не идет о мелкобитом разреженном льде. Эксперимент с проводкой танкера «Приморье» также показал, что даже в аномально мягкую зиму ледоколам пришлось разбивать сплоченные ледовые поля. Мировая практика показывает чрезвычайную опасность транспортировки нефти в ледовых условиях, даже с использованием ледоколов. Например, катастрофический разлив нефти с танкера «Эксон Валдез» на Аляске произошел именно потому, что танкер уклонился от постоянного маршрута, огибая плавучие льды, и сел на мель. Перевозки нефти в ледовых полях Татарского пролива также приведут к тому, что ледоколы и танкеры будут искать наиболее легкие по ледовым условиям пути – при этом неизбежно уклонение от маршрутов, оптимально безопасных по иным условиям мореплавания. Второй яркий пример также относится к Аляске. Когда в 70-е годы обсуждались варианты транспортировки нефти с месторождений Северного Склона, «Эксон» провел эксперимент по проводке танкера с балластной водой через льды с помощью ледоколов. Но эксперимент не удался, т.к. танкер застрял в ледовом поле, был фактически раздавлен льдами и потерял балластную воду.

7.6. В соответствии с правилами Морского Регистра РФ, п. 2.2.3.2 «Плавание под проводкой ледоколов, определение возможных сроков и районов плавания, а также режимов плавания под проводкой ледокола является компетенцией судовладельца», т.е. компания «Эксон НЛ» юридически к этому отношения не имеет. **В этой связи необходимо четко указать в проектных материалах, кто будет являться перевозчиками нефти по проекту, и каким образом закреплены обязательства этих компаний по соблюдению всех тех условий, которые предусматривает «Эксон НЛ» при проектировании.** В противном случае все планы «Эксона НЛ», отраженные в материалах ОВОС, могут остаться благими пожеланиями.

7.7. В проектных материалах приводится заниженная средняя толщина льда в Татарском проливе – до 70 см, в то время как многолетние наблюдения показывают, что этот показатель превышает 1 метр, в отдельные годы льды могут достигать 1,5 м. Также необходимо учесть, что очень часто весной происходит выход массивов тяжелых льдов Охотского моря в пролив Лаперуза.

7.8. Пункт 5.6.6.3 ОВОС: *«Допускается использование танкеров с обычной прочностью корпуса... необходимо соблюдать все требования Российского Министерства транспорта, приведенные в «Руководстве по соблюдению требований безопасной эксплуатации крупнотоннажных танкеров для вывоза нефти, добываемой на шельфе острова Сахалин, в ледовый сезон в Татарском проливе на линии Де-Кастри - Южная кромка льда».*

В данном Руководстве, о котором упоминают проектировщики, (но не представленном на общественную экологическую экспертизу), недостаточно освещены следующие вопросы:

- ✓ Порядок допуска и использования танкеров с обычной прочностью корпуса.
- ✓ Минимизация риска технических сбоев во взаимодействии ледокола и танкера.
- ✓ Кто и каким образом осуществляет контроль за движением танкера после выхода за ледовую кромку.

7.9. В ОВОС отсутствует анализ различных факторов риска при движении танкеров вдоль побережья с определением наиболее опасных зон, не разработаны оптимальные маршруты нефтяных танкеров. Не предусмотрен комплекс мер по проведению спасательных операций в отношении потерпевшего аварию танкера с целью недопущения повреждения танков и выхода нефти в море. Благодаря интенсивному рыбному промыслу в Татарском проливе возникает опасность аварийного прекращения хода танкера из-за наматывания на винт орудий лова. В условиях штормового моря, учитывая строение дна Татарского пролива, удержать на якоре груженный танкер без помощи машины невозможно. Расчеты, проведенные Ассоциацией рыбопромышленников Сахалина показывают, что **максимальный срок выноса груженого танкера на берег при шторме и отказе хода составляет менее полусуток.**

7.10. В соответствии с резолюцией А.787(19) Международной морской организации «Процедуры контроля судов государством порта», пункт 2.3, а также меморандумом «О взаимопонимании по контролю судов государством порта в Азиатско-Тихоокеанском регионе» (Токийский меморандум), пункты 3.3.2 и 3.4, **все нефтяные танкеры должны пройти процедуру проверки на соответствие заявленных технических параметров танкеров действительному их состоянию** (Международные Конвенции СОЛАС-74, МАРПОЛ 73/78), проверку экипажей танкеров, согласно стандартам, принятым Международной морской организацией, для обучения, сертификации и несения вахтенной службы (Конвенция ПДМНВ-78). Такая проверка должна быть обязательна по прибытии танкера в порт, до начала грузовых операций. **В проектных материалах ничего не говорится о намерении «Эксон НЛ» обеспечить выполнение этих требований,** хотя в «ОВОС Стадии 1» есть целая глава 2.0 «Обзор законодательных и нормативных актов».

7.11. В соответствии с действующими документами Минтранса РФ для обеспечения безопасности мореплавания, в том числе и для инспектирования судов, существует обязательный корабельный сбор, взимаемый с каждого судна, заходящего в порт. А в соответствии с положениями СРП по проекту «Сахалин-1» и действующим законодательством РФ, относящемся к СРП, компания «Эксон Нефтегаз Лимитед» освобождена от всех видов налогов, к которым нефтяные компании относят и корабельный сбор. **Это делает практически невозможным проведение полноценного контроля технического состояния танкеров и, соответственно, обеспечения экологической безопасности.**

7.12. Эксперты считают, что Министерству транспорта РФ необходимо разработать и утвердить руководство для крупнотоннажных танкеров, осуществляющих перевозку сахалинской сырой нефти (в том числе и в Татарском проливе) во все сезонные периоды, в котором отразить следующие вопросы:

- Создание центра контроля (наблюдения) за движением транспортных танкеров в Татарском проливе и в целом в дальневосточных водах РФ.
- Введение рекомендованных путей следования танкеров, которые не могут пересекать любые другие суда во время движения танкера, и в пределах которых будет запрещено вести добычу биоресурсов любым способом. При этом маршруты танкеров, движущихся в противоположном направлении, должны быть обозначены отдельно.
- Тестирование на алкоголь капитанов и вахтенных команд танкеров, следующих с грузом нефти из порта.

- В наиболее опасных районах по маршруту движения ввести сопровождение танкеров буксирными судами. В Татарском проливе из-за его оживленности и интенсивности судоходства буксирные суда должны сопровождать танкер на всем пути следования – от Де-Кастри до выхода за пределы российской экономзоны.
- Разработать процедуру уведомления береговых служб в случаях возникновения на танкерах каких-либо технических проблем.
- Ведение мониторинга за движением танкеров в проливе, постоянную проверку идентичности, местонахождения и скорости движения.
- Создание нескольких баз оборудования по ликвидации разливов нефти на всем пути движения танкеров, размещенных в местах, максимально приближенных к местам наиболее вероятного разлива.

7.13. Учитывая сложную навигационную и ледовую обстановку в зимний период, эксперты считают танкерные перевозки чрезвычайно опасными и недопустимыми в ледовый период.

8. Нефтепроводы

8.1. По мнению экспертов, выбор трассы трубопровода нужно сделать с обязательным учетом экономической оценки всех возможных аварийных сценариев по двум вариантам трассы (участков потенциальных аварий на каждом из вариантов трасс достаточно много). Предварительно можно только предположить, что в пределах южного варианта трассы – на Пригородное – в перспективе возможны проблемы при эксплуатации трубопровода в периоды активизации недалеко расположенного от трассы Пугачевского грязевого вулкана. Также, здесь повышен экологический риск возможного загрязнения подземных вод в случае аварий (показателем может служить широкое развитие минеральных источников). В варианте трассы БКП «Чайво» - Де-Кастри более предпочтителен второстепенный вариант на участке в пределах дельты р.Уанга. Целесообразно рассмотреть возможность переноса трассы еще более к северу, что должно сократить количество проблемных участков на трубопроводе. **Наиболее серьезные опасения, в смысле большого риска порывов трубы, вызывает морская часть нефтепровода, пересекающая пролив Невельского.**

8.2. Исходя из того, что согласно проекта «Сахалин-2», планирующиеся газо- и нефтепроводы должны пройти по трассе на «Пригородное», было бы разумно совместить транспортировку нефти по проектам «Сахалин-1» и «Сахалин-2» в одном нефтепроводе. Экономические преимущества такой кооперации более чем очевидны. Кроме того, объединение усилий двух компаний облегчит использование наилучших технологий, позволит лучше следить за техническим состоянием трубопроводов и более оперативно и эффективно осуществлять защитные и ликвидационные мероприятия в случае аварий. Выбор трассы нефтепровода по варианту «Пригородное» исключает сомнения по поводу опасных танкерных перевозок нефти по Татарскому проливу, снимает опасность очень вероятных порывов нефтепровода в пределах пролива Невельского и дельты р.Уанга, а также большие сомнения в плане геодинамической стабильности территории, где планируется строительство порта в Де-Кастри.

8.3. Разработчики в разделе 7.6.2.2 пункт «Подводная прокладка траншей и трубопроводов» предлагают заглубить 11 км трубопровода, соединяющего «Орлан» с БКП, на «достаточную глубину» - 2-3 м. Такой подход граничит с халатностью, поскольку из литературы известно, что стамухи (огромные ледяные образования, выносимые из района Шантарских островов) оставляют на дне борозды глубиной до 5-6 метров. Таким образом, этот участок нефтепровода будет исходно аварийно опасным. Стамухи воздействуют на дно при глубинах моря до 30 м, а морской нефтепровод от «Орлана» на берег пройдет на глубине менее 16 м. Т.е., весь нефтепровод от платформы «Орлан» до береговой линии зимой может быть поврежден льдами в любом месте. Об этой опасности в материалах не упоминается и, следовательно, не предложены меры ее предотвращения.

8.4. Эксперты отмечают, что в представленных материалах **отсутствует информация о технических проектных решениях, количественной сравнительной оценке последствий реализации различных вариантов прокладки нефтепровода (например, подземного, траншейного и надземного способов); о количестве и характеристиках техники и оборудования, задействованных на прокладке нефтепровода; о конкретных планируемых способах преодоления водных преград.** Судя по таблице на стр. 6.14-3, количество переходов водных преград с использованием эстакад и направленного бурения *«зависит от технических характеристик и экологических требований»*. Возникает закономерный вопрос: о каких технических характеристиках идет речь? И следует ли понимать, что если *«экологических требований»* не будет, то те или иные технические решения не будут использоваться? Подобное замечание можно отнести и к фразе на стр. 7.12-1, гласящей, что *«при строительстве будет предпринята попытка обойти участки произрастания перечисленных видов редких растений»*. Желание похвальное, но в данном случае требуются более конкретные формулировки и проектные решения, поскольку в реальной ситуации «попытки» вряд ли будут предприниматься, хотя сохранение мест обитания охраняемых видов является требованием законодательства.

8.5. Есть множество вопросов, касающихся технических параметров нефтепроводов и характера их эксплуатации, без ответов на которые трудно оценивать последствия реализации проекта для природы:

- ♦ Каким образом будет осуществляться переход через реки? Какое при этом ожидается воздействие на окружающую среду и, особенно, на популяции рыб, в том числе ценных пород, околородных млекопитающих?
- ♦ Каким способом будет прокладываться нефтепровод (над землей или под землей) на каждом конкретном участке трассы? Какие соображения положены в основу того или иного решения?
- ♦ Как нефтепровод будет защищен от разрыва при землетрясениях, оползнях, паводках и других опасных природных явлениях?
- ♦ Какой максимальный возможный объем разлива нефти с трубопровода прогнозируется при разрыве?
- ♦ Каков порядок и эффективность ликвидации аварий на нефтепроводе (в том числе и с разливами нефти) в зависимости от характера территории аварии, времени года, масштабов аварии, наличия поблизости популяций редких и исчезающих видов и пр.? Какие конкретные силы и технические средства будут при этом задействованы, где они будут размещаться?

8.6. Явно недостаточно аналитической информации о гидрологических последствиях сооружения трубопровода и обслуживающей дороги. Известно, что для обеспечения сбалансированного водообмена важен внутрипочвенный сток, в формировании которого большую роль играет растительность, особенно лесная. Очевидно также, что в результате комплекса строительных работ, особенно в нижних частях склонов, доля внутрипочвенного стока резко сократится с одновременным возрастанием вклада поверхностного стока. Какие мероприятия планируются для снижения негативных последствий подобного изменения в режиме водообмена? Каким образом будет обеспечиваться безопасность нефтепроводов и устранение поломок, последствий разливов нефти и пр. в периоды весенних половодий (особенно на пойменных участках) и бездорожья? На эти вопросы практически нет обоснованных ответов.

8.7. При анализе происшествий на трубопроводах (раздел 8.5.4.) совершенно не рассматриваются дополнительные опасности при эксплуатации их в сейсмоопасных зонах. Вариант подземной прокладки нефтепроводов значительно снизит возможность оперативного выявления порывов трубы и разливов нефти, а также их ликвидации. Учитывая высокую сейсмичность территории, где проходит нефтепровод, и пересечение нескольких активных тектонических разломов, **подземный нефтепровод будет значительно более уязвим для землетрясений, чем надземный, соответствующим образом спроектированный с учетом передового мирового опыта.** Например, на Аляске для надежного предохранения трубы от разрывов при смещениях земной коры, нефтепровод в сейсмоопасных зонах проложен **над землей, на специальных стойках со скользящими компенсаторами.** Т.е., участок трубы закреплен на металлическая подставка, которая в случае землетрясения может скользить вдоль горизонтальной перекладки опор, предотвращая разрывы трубы. За много лет эксплуатации эти устройства много раз спасали аляскинский трубопровод от разрывов, а окружающую среду от

ядовитого воздействия нефти. Эксперты считают, что на Сахалине нефтепровод должен быть проложен также над землей на специальных стойках, которые предохранят трубопровод от разрыва при землетрясении. Кроме того, необходимо прокладывать нефтепровод зигзагообразной ломанной линией для компенсации напряжений, вызываемых смещением почвы, вновь по аналогии с ТрансАляскинским трубопроводом, что также зарекомендовало себя как важная мера безопасности на Аляске.

8.8. Требование прокладывать трубопровод над землей в сейсмических районах содержится в СнИП 2.05.06-85 «Магистральные трубопроводы»:

«п. 5.27. На участках пересечения трассой трубопровода активных тектонических разломов необходимо применять надземную прокладку.

п. 5.39. Конструкции опор надземных трубопроводов должны обеспечивать возможность перемещения трубопроводов, возникающих во время землетрясения.

п. 5.40. Для гашения колебаний надземных трубопроводов следует предусматривать в каждом пролете установку демпферов, которые не препятствовали бы перемещениям трубопровода при изменении температуры трубы и давления транспортируемого продукта.

п. 5.41. На наиболее опасных в сейсмическом отношении участках трассы следует предусматривать автоматическую систему контроля и отключения аварийных участков трубопровода.

п. 5.42. Для трубопроводов диаметром свыше 1000 мм, а также в районах переходов трубопроводов через реки и другие препятствия необходимо предусматривать установку инженерно-сейсмометрических станций для записи колебаний трубопровода и окружающего грунтового массива при землетрясениях».

8.9. В проектных материалах нет описания, каким образом нефтепровод будет защищен от повреждений при выходе из моря на сушу. Во время штормов в прибойной зоне и в прибрежном мелководье активен и постоянно перемывается достаточно мощный пласт рыхлых отложений. **Заглубление нефтепровода на 3 метра в прибойной зоне не даст защитного эффекта, а других вариантов не приведено.** Кроме того, при возникновении цунами даже не впечатляющих размеров (до 1,5-2 м), этой длиннопериодной волной в прибрежной зоне переносятся огромные массы рыхлых отложений, и нефтепровод может быть оголен и поврежден. Эта опасность требует дополнительных степеней защиты нефтепроводов.

8.10. При описании технологии прокладки подводных нефтепроводов предложено три способа. Первый – это рытье траншеи земснарядом зимой и укладка вынутаго грунта на лед (затем этим грунтом засыпают уложенные в траншее трубы). Второй – изъятый грунт вывозится в зоны дампинга или в места прибрежных отсыпок (тогда непонятно, каким образом и откуда взятым материалом будет засыпана траншея с уже уложенной трубой). Третий – специальной драгой на салазках роется траншея со сдвижкой изъятото грунта на один из бортов траншеи (не описано, каким способом траншея будет вновь зарыта или здесь возлагаются надежды на то, что она замостится сама собой). **Эксперты считают, что при всех рассмотренных вариантах прокладка подводных трубопроводов - один из самых слабых с точки зрения проработки и опасных по вероятности и последствиям аварий элемент проекта.**

8.11. Необходимо проведение комплекса натурных исследований по литодинамике в прибойной зоне и расчетов возможных перемещений пляжных отложений. Должны быть тщательно исследованы возможности повреждения подводных трубопроводов льдами и разработаны меры их защиты. В томе 1 на стр. 5-82 написано, что проводятся морские инженерные изыскания по этим вопросам, что материалы этих изысканий будут получены в IV квартале 2001 года. Однако данных по этим исследованиям не предоставлено. **Без проработки этих вопросов раздел оценки воздействия на окружающую среду по 1 стадии проекта «Сахалин-1» не может быть принят.**

8.12. Учитывая весь комплекс неблагоприятных геологических факторов (высокую сейсмичность региона и в целом его активную геодинамику, наличие активных тектонических разломов, в т.ч. в проливе Невельского), а также весьма «буйный» характер Охотского моря с частыми штормами, возможность образования цунами, суровую ледовую обстановку в зимний период, наличие торосов и стамух, эксперты считают **чрезвычайно опасным строительство подводных трубопроводов на дне Охотского моря и нефтедобывающих сооружений на низких морских песчаных косах северо-восточного Сахалина.**

9. Управление отходами

9.1. Эксперты в целом положительно оценивают намерение компании «Эксон НЛ» обеспечить стандарт «нулевого сброса» для отходов бурения и нефтедобычи (отработанные буровые растворы, шлам, пластовые воды). Эксперты также полностью одобряют планы компании обеспечить обратную закачку неиспользуемого природного газа вместо сжигания.

9.2. Вызывает одобрение намерение компании добровольно выполнять самые передовые рекомендации Международной морской организации по контролю балластных вод. Однако, в разделе 10.3.3. «Балластные воды» не указано, намерена ли «Эксон НЛ» применять обязательным условием к танкерам наличие системы отдельного балласта. Если такого условия не будет, то необходимо предусмотреть обязательную очистку балластных вод до установленных законодательством ПДК. Наиболее приемлемым способом действительно является сброс балласта в открытом океане, как указывают разработчики. Однако, если все же это будет происходить вблизи Де-Кастри, то необходимо четко конкретизировать, каким образом будет контролироваться перенос чужеродных организмов, и какие меры будут приняты по предотвращению негативного влияния, с этим связанным.

9.3. Буровой шлам в проектных материалах отнесен к 4 классу отходов без данных о его химическом составе. В Приложении 2 главы 14 говорится о том, что были проведены лабораторные исследования токсичности бурового раствора. Этих исследований недостаточно для определения токсичности буровых отходов, так как **в выбуренной породе могут содержаться токсичные компоненты, и именно эту породу (шлам) в совокупности с буровыми растворами следует проверять на токсичность.** Возможности для этого у разработчиков были в ходе разведочного бурения на обоих месторождениях.

9.5. Существенным недостатком проектных материалов является отсутствие какой-либо информации о глубинном захоронении промышленных отходов, планируемом по проекту. Проект должен содержать подробную информацию, дающую ответы на следующие вопросы: где планируется проводить закачку отходов под землю, на какую глубину, в какие горизонты, какова литология по пласту, какие породы будут выполнять роль покрышки, как эти породы развиты по площади, с каким давлением будет проводиться закачка, каково здесь геостатическое давление, при каком давлении может произойти гидроразрыв пласта, какие количества отходов могут принять выбранные проницаемые пласты, соответствуют ли скважины составу закачиваемых отходов, т.е. это будут скважины I или II категории, кто будет осуществлять контроль над закачкой отходов, кто будет нести ответственность в случае несоблюдения требований при закачке отходов под землю или утечке различного рода отходов и т.д. Кроме того, отсутствует молекулярный химический состав буровых растворов и предполагаемых шламов. При обосновании использования глубинного способа захоронения отходов, а также для каждой конкретной скважины должна быть проведена тщательная оценка геолого-геодинамической ситуации и пространственно-временных изменений современного напряженно-деформированного состояния земных недр. В случае, если окончательно будет принят глубинный способ захоронения отходов, следует предусмотреть порчу подземных вод, а также всю цепь возможного нарушения геолого-биологического цикла, что без необходимых проектных проработок и, соответственно, принятия упреждающих мер может иметь непредсказуемые и недопустимые последствия. По тем же соображениям, наземное расположение магистрального нефтепровода является более правильным решением, чем предлагаемая в «ОВОС Стадии 1» его подземная прокладка.

9.6. С принятым решением закачивать промышленные отходы под землю связаны достаточно большие опасения и риски. Приведем информацию, которая должна быть принята к сведению при окончательном выборе технологий, связанных с отходами.

Действительно, в мировой практике уже начата закачка отходов в глубинные горизонты (Мексика, Калифорния, Аляска). Вместе с тем, наряду с указанием мировых примеров следовало бы также привести результаты многолетнего экологического мониторинга в этих районах, чтобы

можно было оценить все экологические эффекты. Основным последствием глубинных аварий при закачке промышленных отходов в проницаемые пласты является поражение подземных вод высоко концентрированными ядовитыми химическими веществами, которые при благоприятных тектонических и геодинамических условиях способны легко проникнуть вверх по разлому в грунтовые воды. Следует помнить, что **разгрузка подземных вод происходит в реки и моря. Для Сахалина это очень актуально, т.к. в результате аварий, связанных с разгерметизацией колонн скважин или гидроразрыва пласта неизбежно загрязнение высоко токсичными веществами нерестовых рек и среды обитания морских животных и рыб.** Что касается нефтяных компаний, то для них глубинная закачка промышленных отходов и шламов достаточно выгодная технология, поскольку это во-первых, относительно дешевый способ утилизации отходов; во-вторых, наиболее бесконтрольный со стороны экологических служб. При отсутствии контроля экологически шадящая технология по подземному захоронению отходов легко может превратиться в нелегальный сброс токсичных отходов, как это уже случилось на Аляске, когда с 1993 по 1995 гг. отходы I-ой категории, включающие красители, разбавители для краски, гидравлическую жидкость и гликоль, закачивались в скважины для отходов II-ой категории на месторождении в северной части Аляски. В 1998 г. этот широкомасштабный скандал обошелся фирме Doyon Drilling, Inc., подрядчику корпорации BP по бурильным операциям в миллион долларов штрафа, кроме того, трое служащих Doyon были оштрафованы на сумму 25 000 долларов, а четвертый год провел в тюрьме. Инцидент всколыхнул общественность, возникли вопросы по поводу технологии закачки и требования учредить независимый контроль. Этот скандал обошелся BP в 22 млн. долларов, кроме административных расходов. Федеральное расследование продолжается до сих пор. Этот случай на нефтепромысле Эндикотт показал, что метод «самоконтроля» себя не оправдал, и власти должны усилить экологический контроль за нефтяниками.

Обращает на себя внимание также факт совпадения начала широкого применения с 1993-1995 гг. закачки отходов в пределах Аляски, Мексики, Калифорнии, характеризующихся высокой сейсмичностью и соседствующих с океаном, с массовой гибелью на их берегах морских животных. Например, в 1997 г. на один их пляжей Калифорнии выбросилось 900 дельфинов; в 1999 г. на другой участок побережья было выброшено 180 мертвых морских львов; в июне 2000 г. – свыше 80 китов на юго-восточном берегу Мексики. Причина такой массовой гибели морских животных до сих пор однозначно не установлена. **Факт территориального и временного совпадения начала широкой закачки промышленных отходов под землю в пределах высокосейсмичных территорий западных районов Северной Америки с массовой гибелью в этих районах морских животных должен быть принят во внимание.**

9.7. По мнению экспертов, глубинная закачка промышленных отходов в глубинные проницаемые горизонты в пределах геодинамически нестабильных территорий, непосредственно граничащих с морскими акваториями, без проведения тщательной оценки геолого-геодинамической ситуации и пространственно-временных изменений современного напряженно-деформированного состояния земных недр противопоказана. Для территорий с меньшей степенью геодинамической активности вероятность аварий на закачиваемых скважинах также присутствует в случае неправильно выбранного режима закачки отходов (давления закачки) без учета периодически возникающего дополнительного природного давления в пласте. В условиях высокой сейсмичности Сахалина «ОВОС Стадии 1», в его сегодняшнем состоянии, абсолютно не может дать гарантий, что закачка отходов будет организована без риска их утечки в отложения верхнего слоя или в реки и соседние акватории. Разработчики пока не могут также гарантировать и долговременную сохранность отходов в глубинных горизонтах. **Таким образом, глубинный способ захоронения отходов далеко такой «безопасный» и «совершенный» способ, как его широко рекламируют в «ОВОС Стадии 1». Для окончательного его одобрения необходим большой комплекс исследований в районе его планируемого применения.**

10. Мониторинг

10.1. На стр.13-1 указано, что работы по составлению программы мониторинга проведены в соответствии с СТУ – однако, не совсем ясно, как этот документ соотносится с российскими и международными нормативами и стандартами. Составители главы 13 при разработке системы экологического мониторинга (ЭМ) не учитывают ФЗ «Об охране окружающей среды» от 10.01.2002.

10.2. Авторы используют *«российский и международный опыт в области теории мониторинга»* (разд.13.2), но при этом ссылаются в основном на отчеты нефтяных компаний, либо на научные публикации, заказанные нефтяными компаниями, а также ссылаются на свой собственный опыт в 1996-2000 гг. И в этом разделе речь также идет о будущем ЭМ, также как ранее речь шла о будущей Программе ликвидации разливов нефти. **Проект предполагается начать в середине 2002 г, а актуальнейшие программы и планы будут составлены потом – когда, к какому сроку?**

10.3. В описании существующей системы ЭМ (разд. 13.2) указано, что ДВНИГМИ разработал *«Временные методические указания по проведению локального мониторинга природной среды...»* в 1999 г., и далее – Сахалингидромет утвердил схему отбора проб за качеством поверхностной воды в районе комплекса «Витязь». Указано, что ежегодно отбирается 2 тыс. проб воды, осадков и биоты в различных местах. Но анализируемые параметры и результаты исследований не приводятся. Оценить успешность или неуспешность работы не представляется возможным. Основным достижением представляются работы по спасению серых китов, которые относятся хотя и к весьма эффективному, но отнюдь не основному системообразующему виду в водах северо-восточного Сахалина. Программа производственного мониторинга в основном сводится к исследованию качества морской среды и контролю за выбросами и сбросами. Здесь также ничего не сказано об оценке состояния биоты в импактных зонах. При описании мониторинга морских вод также указаны только гидрологические параметры, но не состояние биоты.

10.4. При рассмотрении концепции системы ЭМ (разд.13.3) в основном приводятся теоретические литературные данные отечественных авторов. Делается упор на одном из возможных вариантов системы ЭМ. На самом деле их гораздо больше, т.к. каждый автор сейчас предлагает свои системы и определения. Разработчики считают, что *«Мониторинг...отличается широким набором различных вариантов его реализации в зависимости от конкретных задач»*. **На самом деле мониторинг должен быть организован так, чтобы решать свою основную задачу – прогноз состояния природной среды или отдельных экосистем в фоновых или импактных районах, «прогноз изменения параметров среды, имеющих особое значение для человечества» (UNEP, 1974).**

10.5. Но, даже если исходить из принятой в ОВОС классификации и определений мониторинга, то очень спорной выглядит таблица 13.3.1-1. Все виды работ, упомянутые в ней, относятся не к локальному, а региональному типу воздействия, поскольку при всех видах деятельности неизбежны кумулятивные эффекты и хронические воздействия на окружающую среду, что подтверждается всем ходом работ по нефтедобыче и в Западной Сибири, и на Каспии, и в Северном море. Для Сахалина, безусловно, необходим первый этап – *«обзорно-диагностический мониторинг»*, который бы показал ситуацию на сегодняшний день, и на основе данных которого возможно было бы дать прогноз развития событий. **Пока никаких конкретных данных об уровне загрязнителей, особенно НУ, в материалах «ОВОС Стадии 1» не обнаружено.**

10.6. Основные задачи ЭМ выявлены в общем правильно, но пункт о *«достоверности оценки реального воздействия проекта «Сахалин-1» на окружающую среду и конкретные виды биоресурсов»* выглядит спорным, т.к. с точки зрения современной концепции сохранения биоразнообразия важны не отдельные виды, а вся биота.

10.7. Пункт о *«Регулярном мониторинге соответствия деятельности оператора и подрядчиков с установленными природоохранными нормами и правилами»* – какие именно нормы и правила имеются в виду, где, кем и когда они установлены – в России, в мире, в компании «Эксон НЛ»?

10.8. Раздел «Объекты мониторинга. Медико-гигиенический мониторинг». Этот пункт особенно важен, т.к. неясно, кто и из каких средств будет производить оценку здоровья населения (а не только персонала компании), проживающего в районе расположения объектов проекта? Будут ли производиться компенсационные выплаты этим людям при ухудшении их здоровья вследствие деятельности «Эксон НЛ»?

10.9. Принципы мониторинга (открытость, комплексность и т.д.) декларированы правильно, но какие именно параметры среды выбираются в качестве наиболее информативных? Для такой крупной компании как «Эксон НЛ», оказывается, *«полный и всеобъемлющий мониторинг состояния окружающей среды... невозможен ни финансово, ни организационно»* (стр. 13-16). **Следовательно, в качестве наиболее информативных компания выбирает более дешевые, а на самом деле и устаревшие параметры мониторинга.**

10.10. Принцип методической преемственности обязывает «Эксон НЛ» *«использовать единую методическую базу и соответствовать российским стандартам и общепринятой международной практике»*. Это заставляет ожидать от компании использования самой современной технической и методической базы мониторинга, а совсем не того, что мы видим в предложениях по дальнейшим исследованиям (гл.14).

10.11. В разделе 13 указано предоставление отчетности по ЭМ государственным природоохранным органам и привлечение внешних экспертов, в том числе и зарубежных. **Очень важно, чтобы эти эксперты были независимыми, в том числе и из общественных организаций, чтобы была возможность у местных жителей осуществлять общественный контроль состояния среды по результатам мониторинга. Кроме того, все отчеты по ЭМ также должны быть открыты и доступны для общественности, как того требует российское законодательство.**

10.12. При описании основных этапов мониторинга (разд.13.3.3) опять красиво написано, как все будет когда-то сделано, но не приведены какие-либо сроки. Впервые появляются фоновые параметры, которые должны быть измерены до начала проекта. Никакие конкретные цифры не приводятся. В описании последовательности событий на подготовительном этапе явная путаница. **На самом деле сначала необходимо провести оценку фонового состояния, затем острого воздействия при максимуме строительных работ. Затем определить кумулятивное воздействие и снова уточнить изменение фоновых параметров. По такой схеме необходимо работать и в период строительства, и в период бурения и эксплуатации.**

10.13. Интересная таблица 13.3.7-1 на с.13-35 дает перечень ключевых, дополнительных и фоновых показателей для мониторинга. В нее должны быть внесены следующие изменения:

- ✓ В донных осадках необходимо определить активность нефтеокисляющих бактерий.
- ✓ У фитопланктона следует определять функциональное состояние, что является более чувствительным параметром, чем просто изменение численности или биомассы (Патин, 1979).
- ✓ Необходимо дать более подробное описание методов биотестирования с использованием региональных тест-объектов. В качестве последних можно рекомендовать эмбрионы и личинки морских ежей, широко применяемые для оценки качества морской воды во всем мире, и в Японском море в частности. Другие региональные тест объекты должны быть разработаны.
- ✓ Практически все вышеперечисленные показатели необходимо определять при проведении всех типов работ – строительных, буровых, эксплуатационных. Все они являются ключевыми, а не дополнительными. Определение содержания нефтеуглеводородов во всех средах и в биоте является абсолютно обязательным параметром ЭМ при всех видах деятельности.
- ✓ При оценке состояния биоты, когда речь идет о рыбах и бентосе, необходимо существенно уточнить параметры для оценки физиологического состояния, определения признаков «стресса и патологии». Следует оценивать состояние гонад рыб и моллюсков и определять их репродуктивный потенциал.
- ✓ Дополнить схему представителями макрофитов – их роль в накоплении ТМ и НУ давно доказана. Определять их функциональное состояние можно по активности фотосинтеза и изменению количества отдельных форм хлорофиллов.

- ✓ У рыб необходимо исследовать гистопатологические показатели, свидетельствующие об их болезнях (Сяпина, 2000). **Так, у рыб из Амурского залива и из зоны влияния р. Туманной выявлено большое количество патологий внутренних органов, в том числе и опухолей разных типов, вызванных действием загрязняющих веществ.**

10.14. На оценке функционального состояния рыб и моллюсков остановимся подробнее. В мире разработано большое количество различных молекулярных биомаркеров, которые дают ценную информацию об изменении активности важнейших ферментных систем клетки, нарушении функций иммунной системы, генетического аппарата и т.д., Доказано, что часто они напрямую отражают степень загрязнения в местах обитания этих видов. При нефтяном загрязнении наиболее распространенными тест-объектами являются двустворчатые донные прикрепленные моллюски и донные рыбы (камбалы, навага), которые в наибольшей степени подвергаются действию нефти, накапливающейся в донных осадках при хроническом воздействии. Широко распространенными являются показатели, связанные с развитием окислительного стресса, возникающего в органах животных при различных воздействиях, в том числе и при нефтяном загрязнении. Это система восстановленного глутатиона, образования активных форм кислорода, развитие перекисного окисления липидов мембран. Кроме того, ряд биохимических маркеров, главными из которых являются EROD (этоксирезорифин-о-диэтилаза) и АНН (монооксигеназа-арил гидрокарбон гидролизная активность), так как они наиболее специфичные биомаркеры для PCBs (polychlorinated biphenils) и НАН (halogenated aromatic hydrocarbons) -основных токсикантов нефти. Специфическим маркером состояния нервной системы как у рыб, так и у моллюсков является активность фермента ацетилхолинэстеразы, реагирующей на нефтяное загрязнение. Эти параметры широко используются в работах европейских ученых при выполнении программ мониторинга (Marine Poll. Bull., v.33, N 1-6) и рекомендованы к использованию Американским агентством по охране окружающей среды (USEPA). Составителям «ОВОС Стадии 1» известно о требованиях международных программ – ICES, 2000, но они не считают нужным включать в систему ЭМ подобные исследования. А без них ни о каком современном уровне исследований говорить не приходится.

10.15. Очевидно, при создании региональной системы мониторинга, за которую выступает компания (с.13-44), раздел биологического мониторинга должен быть существенно расширен и осовременен.

10.16. Авторы сетуют на сложность интерпретации результатов мониторинга. На самом деле нужно просто провести больше измерений и уметь их обработать. Нужно не обсуждать сложность проведения мониторинга на Сахалине, а проводить конкретные эксперименты по воздействию различных концентраций нефти на различные региональные тест-организмы с использованием физиологических и биохимических показателей. Тогда и будет ясно, оказывает или нет имеющийся уровень нефтяного загрязнения воздействие на биоту.

10.17. В гл. 14 в Приложениях 1 и 2 описаны выполненные исследования по мониторингу некоторых объектов. Результаты в таблицах не приводятся, рассматривать нечего. Поскольку физиологические параметры для оценки состояния биоты явно не использовались, можно говорить о заведомо низкой чувствительности использованных методов и о недостоверности полученных результатов.

10.18. Совершенно не предусмотрен экологический мониторинг подземных вод в связи с возможными глубинными авариями на скважинах, в частности, закачивающих отходы и шламы под землю, а также - буровых и эксплуатационных скважинах, причем как сухопутных, так и морских. Глубинные аварии на месторождениях, как правило, являются визуально невидимыми и поэтому легко скрывааемыми нефтяными компаниями. Совершенно необходимо запланировать комплексный эколого-геодинамический мониторинг, который будет решать одновременно две важные задачи – контролировать динамику экологического состояния среды и способствовать своевременному предупреждению возникновения геодинамически опасных ситуаций, а отсюда тесно связанных с ними аварийных ситуаций на нефтегазовых объектах. Последнее будет способствовать своевременному разворачиванию предупредительных мероприятий и, таким образом, сокращению случаев возникновения аварийных ситуаций на трассе трубопровода и других ответственных объектах. Отсутствие такого рода мониторинга еще раз указывает, что геологической среде и геологическим процессам в материалах ОВОС не

было отведено должного внимания, в то же время именно они способны привести к наиболее катастрофическим аварийным ситуациям, причем на всех этапах реализации проекта. На наш взгляд, в осуществлении геодинамического мониторинга должны быть заинтересованы сами нефтяные компании, поскольку его результаты (своевременное предупреждение о возникновении опасных геодинамических ситуаций) могут способствовать сокращению случаев аварий на скважинах и трубопроводах, и, следовательно, будут способствовать эколого-экономической эффективности ведения нефтегазовой деятельности.

10.19. Следует предусмотреть морской экологический мониторинг, который будет осуществляться в пределах и параллельно с разработкой морских месторождений, чтобы избежать тех плачевных ситуаций, которые мы уже можем наблюдать на Северном Каспии в результате его интенсивного нефтяного освоения (казахский сектор) в последнее десятилетие.

11. Оценка социальных и экономических последствий при реализации проекта

11.1. Забота о местном населении, решение социальных проблем местного населения – это первоочередная задача любого проекта, действующего на данной территории. **Проект «Сахалин-1», к сожалению, слабо учитывает интересы местного населения.** Это заключается в следующем:

- ♦ Разрушение среды традиционного обитания и традиционного природопользования коренных малочисленных народов севера. Уничтожение почв, лесов, флоры и фауны острова.
- ♦ Вероятность потенциального уничтожения рыбных запасов – основы местной экономики, а также традиционного питания и жизнеобеспечения всех сахалинцев, как аборигенов, так и этнически другого населения.
- ♦ Уничтожение и сокращение территорий традиционного природопользования, в частности оленьих пастбищ, что уже наносит непоправимый урон пастбищному оленеводству – основному традиционному занятию одного из самых малочисленных народов России и мира – уйльта (ороков).
- ♦ *«Воздействие этапа строительства на социальные проблемы будет отрицательным с возможно усилившейся тенденцией к потреблению наркотиков, насилию и преступности из-за необычных стрессов и непривычного для многих людей благосостояния»* – этот прогноз рисует умеренную картину деградации общества. На деле кризис может оказаться более глубоким и трагическим для аборигенного населения северного Сахалина.

11.2. В представленной социально-экономической информации нет оценок по привлечению трудовых ресурсов к работам, повышению занятости населения, изменению доходной части бюджетов районов и регионов, повышению доходов населения и перспектив его занятости по окончании проекта. Необходимо отметить, что юридическая и финансово-экономическая сторона проекта «Сахалин-1» в целом достаточно детально освещена в Отчете Счетной Палаты РФ «О результатах комплексной проверки...» от 21.03.2000 г. Зафиксированы уже имевшие место грубейшие нарушения федерального законодательства и ущерб экономике страны и региона. Экологическая сторона «Сахалин-1» является прямым отражением стороны юридической и экономической. Поскольку очевиден и доказан аудиторами Счетной Палаты уже свершившийся и фактически **запланированный** на весь период действия проекта экономический ущерб от его реализации, то он будет только усугубляться эколого-экономическими последствиями (комплексные нарушения ландшафтов, ущерб рыбному хозяйству вследствие радикальных ухудшений условий воспроизводства ценных пород рыб, вырубка лесов, нарушение местообитаний наземных позвоночных и т.д.). **Именно на данной стадии должны быть высказаны и зафиксированы все замечания и вопросы, имеющие принципиальный характер.**

11.3. Учитывая социально-экономическое состояние региона и ведущую роль рыбопромышленного комплекса в экономике острова, в жизни местного населения (в том числе и коренных народов), неясные перспективы и последствия реализации проекта «Сахалин-1», необходимо ставить вопрос вообще о целесообразности его осуществления. Эффективное использование имеющихся доступных ресурсов, прежде всего уникальных

возобновимых биологических, является наиболее перспективным направлением развития острова. Выгоды же (экономические, социальные, экологические и пр.) проекта «Сахалин-1» для России, задействованных субъектов федерации и их административных районов никак не раскрыты, поэтому его преимущества по сравнению с другими возможными путями развития уникального по природным условиям региона совершенно не очевидны.

11.4. Одна из претензий может быть предъявлена к разделу по кумулятивным воздействиям. Он написан невнятным канцелярским языком, затрудняющим понимание того, что хотели сказать разработчики. Что стоит одна фраза: *«Нижеследующая оценка совокупных последствий проектов основана на вышеизложенном»*. **Упущен, как нам представляется, один из наиболее важных кумулятивных эффектов, а именно растущее расслоение населения и мотивация живущих в нищете людей к браконьерству.**

11.5. На пике развития проекта будет обеспечено около 3000 рабочих мест. Поскольку большая часть вакансий предполагает квалификацию, которую трудно обеспечить, нанимая местных жителей, будут работать приглашенные люди, и это вызовет социальную напряженность в регионе. Частично эта напряженность может быть снята улучшением социально-бытовых условий жизни местного населения. Однако, из представленных материалов не ясно, как это будет происходить. Можно с равной вероятностью ожидать, что **развитие проекта повлечет за собой дальнейшее расслоение и обнищание значительной части населения и, как следствие, рост браконьерства, бороться с которым очень сложно. Строительство нескольких трубопроводов (каждый сахалинский проект со своими трубопроводами) облегчит доступ браконьеров к нерестовым рекам, что, в сочетании с воздействием на реки траншейного способа прокладки нанесет огромный ущерб запасам лососевых Сахалина.**

12. Оценка альтернативных вариантов

12.1. В «ОВОС Стадии 1» не проведена серьезная, детальная комплексная сравнительная оценка вариантов реализации проекта «Пригородное» и «Де-Кастри» с учетом плюсов и минусов строительства нефтеналивных терминалов, прокладки нефтепроводов и транспортировки нефти танкерами, как с экологической точки зрения, так и по социальным и экономическим аспектам.

12.2. Не рассмотрена возможность совместного строительства и использования инфраструктуры проектов «Сахалин-1» и «Сахалин-2», что значительно бы снизило воздействие на окружающую среду острова и омывающих его акваторий.

13. Общая оценка представленных материалов и общие выводы

13.1. Представленный «ОВОС Стадии 1» изобилует по многим разделам голословными утверждениями о локальности возможных негативных экологических последствий, их малой масштабности, незначимости, допустимости, тогда как известно, что добыча нефти на шельфе на сегодняшний день является объективно экологически рискованным предприятием. **Таким образом, многие выводы, приведенные в ОВОС, нуждаются в переоценке, доработке и большой конкретизации. Данная ОВОС, собственно, и не ответила окончательно на вопрос о возможности реализации проекта, его последствиях и цене экологического риска, несмотря на его обширность и многотомность.**

13.2. Рассмотренные разделы «ОВОС Стадии 1» в современном виде серьезно обесценивают обоснование инвестиций для дальнейшего развития проекта «Сахалин-1» и **нуждаются в серьезной переработке.** Возможно, такой отрицательной оценки разработки удалось бы избежать, если бы вся процедура подготовки технического задания на ОВОС, планирования исследований и отбора исполнителей строго соблюдалась в соответствии с законом, была бы более прозрачной и позволяла бы избежать выполнения работы недостаточно

квалифицированными специалистами. Это тем более существенно, что средства, затрачиваемые инвестором на выполнение таких работ, возмещаются в ходе выполнения Соглашения о разделе продукции, таким образом, являются в конечном итоге, средствами, затрачиваемыми Российской Федерацией.

13.3. Работы по реализации первого этапа «Сахалин-1» никак не учитывают деятельность и воздействие проекта «Сахалин-2» и возможности оптимизации и совмещения проектов с целью снижения воздействия на окружающую среду.

13.4. Первая стадия проекта «Сахалин-1» планируется на территории с опасными геологическими условиями, характеризующейся высокой сейсмичностью (до 10 баллов), наличием активных тектонических разломов, возможностью тектонических деформаций земной коры. Вследствие этого слишком высок риск аварий на подземных трубопроводах и объектах проекта при землетрясении и деформациях земной коры. Поэтому необходимо внести значительные технические изменения в проект для повышения безопасности работы объектов проекта с учетом замечаний высказанных выше в разделах «Геологические условия», «Почвы», «Воздействие на реки», «Трубопровод».

13.5. Работы по проекту окажут масштабное недопустимое воздействие на краснокнижные и другие виды растений, птиц, рыб, морских млекопитающих, памятники археологии и природы. Между тем, в проекте практически не предусмотрены никакие меры по охране флоры и фауны острова. В связи с этим проект должен быть переработан таким образом, чтобы вред живой природе был минимальным. В существующем виде проект не может быть реализован.

13.6. Траншейный способ перехода трубопровода через нерестовые реки недопустим из-за значительного влияния на нерестилища лососевых и места обитания тайменя – вида, занесенного в Красную Книгу РФ. Прокладка трубопровода под землей в сейсмоопасной зоне также чревата серьезными авариями и разливами нефти. Эксперты рекомендуют надводный переход через нерестовые реки – на специальных стойках или эстакадах, а также наземную прокладку трубопровода на специальных опорах с компенсаторами, предотвращающими порыв трубы при подвижках земной коры.

13.7. Строительство причалов на «Одопту» и «Чайво» окажет огромное воздействие на исчезающую охотско-корейскую популяцию серых китов, занесенных в Красные Книги РФ и МСОП. Прокладка трубопроводов через заливы Пильтун и Чайво нанесет ущерб кормовой базе серых китов. В связи с этим строительство пирсов и трубопроводов через заливы Пильтун и Чайво категорически недопустимо.

13.8. Танкерная транспортировка через Татарский пролив представляет большую опасность для морских биоресурсов с точки зрения катастрофического разлива нефти, который более чем вероятен, учитывая интенсивное судоходство в проливе и сложную ледовую обстановку в зимний период, а также отсутствие финансовой ответственности за разливы нефти с танкеров. Поэтому эксперты считают, что транспортировка нефти в зимний период категорически недопустима, а в летний период должна осуществляться только при наличии всех мер безопасности, предложенных в разделе «Танкерная транспортировка нефти».

13.9. В социально-экономическом плане реализация проекта даст незначительное количество рабочих мест и малозаметное улучшение в социальной сфере острова. Поступления в областной бюджет от проекта будут незначительными ввиду освобождения компании «Эксон НЛ», ее подрядчиков и субподрядчиков от всех областных налогов, сборов и платежей на весь срок реализации СРП. Счетная Палата РФ в своем отчете о результатах проверки проектов «Сахалин-1» и «Сахалин-2» ставит под сомнение выгодность этих проектов для бюджетов России и Сахалинской области.

13.10. В соответствии с законодательством РФ компания «Эксон НЛ» должна была представить на общественную экологическую экспертизу, равно как и на государственную, НЕ раздел «ОВОС», а полный проект «Обоснование Инвестиций», включающий раздел «ОВОС». Поэтому приказ МПР РФ об утверждении заключения государственной экологической экспертизе по ОВОС первой стадии проекта «Сахалин-1» может быть обжалован в суде, как не соответствующий законодательству РФ.

ВЫВОДЫ:

По результатам анализа представленных материалов экспертная комиссия общественной экологической экспертизы пришла к выводу, что «Проект «Сахалин-1» - Стадия 1 Обустройства и добычи. Оценка воздействия на окружающую среду» не в полной мере соответствует требованиям природоохранительного законодательства Российской Федерации, имеет существенные недоработки по экологическим, техническим, социальным и экономическим вопросам, не обеспечивает экологическую безопасность намечаемой деятельности, и, следовательно, не может быть рекомендован к реализации.

Проект может быть доработан с учетом замечаний и предложений, изложенных в настоящем заключении.

После доработки проект может быть вновь представлен на общественную экологическую экспертизу после прохождения процедуры ОВОС в полном объеме и порядке, установленном законодательством РФ об экологической экспертизе.

Проект должен быть представлен на государственную экологическую экспертизу.

Председатель экспертной комиссии:

Д.г-м.н., заслуженный эколог РФ,
главный научный сотрудник Тихоокеанского
института географии ДВО РАН,
профессор кафедры Общей экологии ДВГУ,
Преображенский Б.В.

Ответственные секретари:

Баранникова Н.А. (г. Южно-Сахалинск).

Семенов А.В. (г. Владивосток).

Ермакова Г.И. (г. Москва).

Члены экспертной комиссии:

Касьянова Н.А.

Лукьянова О.А.

Минин А.А.

Горохов В.К.

Мищенко В.Л.

Спиридонов В.А.

Кузьмич В.Н.

Арзамасцев И.С.

Богомазов В.В.

Ефанов В.Н.

Горбунов С.В.

Москаленко С.А.

Цидулко Г.А.