

НЕФТЯНКА

Дайджест сайта neftianka.ru за Апрель 2015

Оглавление

Йемен и все-все-все	1
Добыча нефти растёт	3
Газовать по-русски.....	4
Иногда они тонут	6
«Укртранснефть» пытается сменить руководителя	15
Обещать – не значит жениться	16
Газовать на два фронта	17
Масштабные прорывы: топ-5 крупнейших разливов нефти на нефтепроводах	20
Бренд против «Весны».....	26
Новости зелёной энергетики.....	28
Раздача шельфовых слонов.....	28
Преступление и наказание. История одной катастрофы.	30

Йемен и все-все-все

02.04.2015



Кажется, ни у кого уже не осталось сомнений в том, что Йемен успокоится нескоро. Что будет дальше, как новый виток давнего конфликта скажется на соседях по полуострову и создаст ли война проблемы для транспортировки ближневосточной нефти? Об этом «Нефтянка» спросила экспертов.

Эксперт Фонда Карнеги Алексей Малащенко:

На первый взгляд, в урегулировании конфликта в Йемене заинтересованы все — и его непосредственные участники в стране (сунниты и шииты), и внешние «экторы». На деле все сложнее: хуситы (шиитская группировка) начали восстание против нынешнего режима не для того, чтобы теперь пойти на уступки и согласиться на компромисс с ими же свергнутой властью. Они одержали ряд внушительных побед, и если бы не вмешательство Саудовской Аравии, им удалось бы утвердить свою власть в стране, пусть и временно.

Военные успехи шиитов испугали саудовскую монархию, которая поддерживает своего ставленника, бежавшего президента Йемена Абд ар-Раббу Мансур Хади. Саудов-

Мнения

Михаил Крутихин, партнер консалтингового агентства RusEnergy2

Алексей Малашенко, эксперт Фонда Карнеги1

Евгений Аркуша, президент Российского топливного союза26, 27

Наталья Шуляр, главный редактор нефтегазового журнала «ИнфоТЭК».....26, 27

Персоналии

Алекперов Вагит Юсуфович, президент и совладелец ОАО НК «ЛУКОЙЛ»29

Башар Асад, президент Сирии.....2

Богданов Владимир Леонидович, генеральный директор и совладелец ОАО «Сургутнефтегаз»29

Бойко Борисов, Премьер-министром Болгарии17

Роберт Дадли, глава BP29

Демчишин Владимир, Министр энергетики Украины5

Райнер Зеле, глава австрийской нефтегазовой компании OMV, бывший руководитель Wintershall.....16, 20

Коломойский Игорь Валерьевич, «уникальный проходимец» © Путин В.В...15

ские войска наносят по хуситам бомбовые удары, блокируют порты, но подавить шиитское выступление можно только проведя наземную военную операцию, успех которой совсем не гарантирован. Вяizzlyваться в гражданскую войну с непредсказуемым результатом осторожный саудовский король вряд ли станет. Все это напоминает ситуацию, сложившуюся вокруг сирийского президента Башара Асада. Свергнуть режим Асада можно только с помощью сухопутной операции войск Коалиции (противоборствующих стран во главе с США — «Нефтянка»), на что ее участники не могут отважиться.

В поисках выхода саудиты инициируют создание под эгидой Лиги Арабских Государств (ЛАГ) общеарабских вооруженных сил, основу которых составят египетские и саудовские, иорданские подразделения, а также части Объединенных Арабских эмиратов. Возможно, сама эта идея может восприниматься как свидетельство нового, неожиданного возврата к позабытому лозунгу «арабского единства». Однако по сути речь идет о намерении Саудовской Аравии переложить свои политические, а заодно и религиозные проблемы на остальные арабские страны. Каким образом общеарабские силы будут выполнять свою миссию, сказать сложно. Но с учетом того, что их бойцы являются суннитами, их участие в гражданской йеменской войне может привести к дальнейшему обострению суннито-шиитского конфликта. Да и чей генерал будет командовать общеарабскими войсками?

Сложившаяся ситуация на руку Тегерану. Он, конечно, не пошлет свои подразделения на защиту йеменских хуситов, да это и не нужно. Зато восстание в Йемене оказывается лишним напоминанием Саудовской Аравии о ее шиитском окружении: и о шиитах на юге самого королевства, и о шиитском Бахрейне, и о главном оппоненте в Персидском заливе — шиитском Иране. Йеменские потрясения явно работают на Тегеран, который уже назвал операцию коалиции арабских стран «инспирированной США агрессией».

«Нефтянка» напоминает: на фоне новостей из Йемена и слухах о возможных перебоях движения танкеров по Баб-Эль-Мандебскому проливу цены нефть единомоментно выросли почти на 5%, однако также же быстро «откатились» обратно.

Партнер консалтинговой компании RusEnergy Михаил Крутихин:

Основная водная магистраль, перекрытие которой действительно могло бы вызвать серьезные перебои с поставкам ближневосточной нефти и нарушить баланс спроса и предложения на мировом рынке — это не Баб-

Персоналии

Корсик Александр Леонидович, президент ОАО «Башнефть»29

Медведев Дмитрий Анатольевич, председатель правительства России5

Миллер Алексей Борисович, председатель правления и заместитель председателя совета директоров ОАО «Газпром».. 5, 18, 19, 29

Мирошник Юрий, председатель правления ПАО «Укртрансффта».....15

Новак Александр Валентинович, министр энергетики Российской Федерации5, 6, 29

Порошенко Петр Алексеевич, Президент Украины.....15

Продан Юрий Васильевич, министр энергетики и угольной промышленности Украины.....19

Путин Владимир Владимирович, президент Российской Федерации 5, 16, 17, 18, 29

Сечин Игорь Иванович, президент государственной нефтяной компании «Роснефть».....29

Сукало Сергей Анатольевич, руководитель «Укртрансффта»15, 16

Рекс Тиллерсон, Глава Exxon Mobil29

Эль-Мандебский, а Ормузский пролив (контролируется Ираном, ОАЭ и Оманом, на данный момент через него проходит около 17 млн баррелей в день — «Нефтянка»). Если страны Ближнего Востока потеряют возможность экспортировать нефть по этому пути, цены могут взлететь до невообразимой величины. Но это будет означать, что Иран и Саудовская Аравия начали друг против друга военные действия, а к такому повороту серьезных предпосылок нет.

Что касается Баб-Эль-Мандебского пролива (в день пропускает около 3,8-4,0 млн баррелей нефти и нефтепродуктов — «Нефтянка»), то сейчас мы видим, что все порты взяты под контроль Саудовской Аравией и движение танкеров вряд ли будет прервано. На данный момент ничего не угрожает транспортировкам из ближневосточного региона.

Анна Викторова

Добыча нефти растёт

03.04.2015



Добыча нефти в России продолжает расти. По оперативным данным ЦДУ ТЭК Минэнерго РФ, в I квартале 2015 года добыто 131,1 млн тонн нефти с газовым конденсатом, что на 0,8% превышает аналогичный показатель прошлого года.

Аутсайдером в нефтедобыче оказалась «Роснефть», добывшая в I квартале 2015 года 46,8 млн тонн нефти (-1,1%). На квартальную добычу «Роснефти» заметное влияние оказали продолжающиеся ухудшаться показатели «Юганскнефтегаза» — 15,5 млн тонн (-3,6%).

Из-за воздействия налогового манёвра, стимулирующего вывоз нефти в сыром виде, экспорт нефти в I квартале 2015 года возрос на 6,8% до 59,2 млн тонн. Поставка неф-

Персоналии

Абд-Раббу Мансур Хади,
второй президент
Йеменской республики.....1

Хан Герман Борисович,
бывший исполнительный
директор ТНК-ВР, Глава
инвестиционной компании
L1 Energy5, 20, 24, 29

Алексис Ципрас, премьер-
министр Греции16, 17

Яценюк Арсений Петрович,
Премьер-министр
Украины.....15

Компании

ОАО «Газпром»4, 5, 6, 16,
17, 18, 19, 28, 29

АО «Коминнефть»21, 22

ОАО НК «ЛУКОЙЛ».....22, 29

Нафтогаз Украины6

ОАО «НОВАТЭК»29

ОАО НК «Роснефть» ..3, 28, 29

ОАО «Сургутнефтегаз».....29

ОАО АК «Транснефть» 15,
16, 24

Укртранснефть15, 16

Юганскнефтегаз.....3

ConocoPhillips8

Envision Solar28

ExxonMobil.....22, 29

OMV.....16

Petrobras10, 23, 24, 30

Wintershall16

ти на российские НПЗ снизилась на 1,9% до 69,9 млн тонн. В марте процесс переориентирования потоков нефти ускорился — экспорт вырос на 8%, поставка на НПЗ снизилась на 1,9%.

Объем первичной переработки нефтяного сырья в I квартале составил 70,4 млн тонн (-0,1%). Благодаря модернизации НПЗ в структуре выпуска увеличилась доля светлых нефтепродуктов, за исключением керосина, спрос на который упал из-за сокращения авиаперевозок. Производство автомобильного бензина в I квартале 2015 года составило 10,0 млн тонн (+2,9%), дизельного топлива — 19,8 млн тонн (+1,8%), авиационного керосина — 2,0 млн тонн (-16,8%), топочного мазута — 19,4 млн тонн (-4,4%).

Газовать по-российски

06.04.2015



Россия продлила действие скидки на газ для Украины, а «Газпром» еще и приостановил действие принципа «бери-или-плати» на 2 квартал текущего года. Что от этого получит Украина — понятно, но вот что получит Россия? И как на подобную уступчивость отреагируют другие клиенты «Газпрома», например, Турция и Китай?

Российская власть в целом и «Газпром» в частности решили проявить невиданный гуманизм в отношении Украины. А именно: продлить действие скидки на российский газ для «братского народа» в размере 100 долларов за тысячу куб. м. Правда, пока на II квартал текущего года. В итоге украинцы получают от России газ по цене меньше 250 долларов за тыс. куб. м. Более того, «Газ-

Проекты

Нефтепровод Восточная Сибирь - Тихий Океан	24
Нефтепровод Ашкелон - Эйлат	25
Турецкий поток	16, 17, 19
Южный поток	16, 17

пром» согласился не применять правило «бери-или-плати» на этот период, сохранив, правда, режим предоплаты.

Аттракцион неслыханной щедрости был поставлен в лучших традициях кремлевской сценической школы. В марте министр энергетики России Александр Новак напомнил, что с апреля перестает действовать «зимний пакет» соглашений, подписанный в Брюсселе. То есть прозрачно намекнул, что скидка на газ для Украины исчезнет. Кроме того, он напомнил, что украинская сторона должна порядка 2,5 млрд долларов США за ранее поставленный газ и надо бы долг вернуть. В прошлом году министр добавлял, что пока долги не будут выплачены, Украина газ не получит. Правда, в Брюсселе этот вопрос удалось решить, но лишь на время. Которое подошло к концу.

Однако намеки так и остались намеками. Внезапно в ходе рабочей встречи президент России Владимир Путин дал добро премьер-министру России Дмитрию Медведеву на скидку для Украины. Но строго в рамках действующих контрактов, то есть с предоплатой, погашением долгов и принципом «бери-или-плати». Прошла пара дней, и глава «Газпрома» Алексей Миллер заявил, что так и быть, компания не будет применять к Украине «бери-или-плати» во втором квартале, по сути дезавуировав позицию непосредственного начальства.

Интересно, что Украина во время российско-газпромовской постановки сохраняла олимпийское спокойствие. Министр энергетики страны Владимир Демчишин вообще заявил, что в апреле Украине не планирует брать российский газ. Вообще. Тепло плюс есть реверс из Европы. Правда, позже он признал, что главная причина — отсутствие денег.

Вопрос реверса для России — что кость в горле. «Если это виртуальный реверс — безусловно, он, на наш взгляд, незаконен. Если же это физический реверс газа, когда идут физические объемы поставок газа в обратном направлении, тогда это, конечно, соответствует действующему законодательству, действующим контрактам. Поэтому этот вопрос, на наш взгляд, не такой простой, и его сегодня изучают юристы. Возможно, что по отдельным контрактам будут проводиться и правовые претензии», — заявил в минувшую субботу Александр Новак. Ранее в таком же ключе высказывался Алексей Миллер. «На самом деле, наш российский газ остается на территории Украины. Украина нашим российским газом распоряжается как своим. Никакого физического реверса нет», — говорил он летом прошлого года, называя ре-

версные схемы «полуаферистическими». Другое дело, что до сих пор ни Министерство энергетики, ни «Газпром» так и не перевело вопрос реверса газа на Украину из плоскости домыслов и обвинений в юридическую.

Зачем России в сотый раз давать Украине скидку на газ? Отменять строго контрактный принцип «бери-или-плати», по которому «Нафтогаз Украины» уже задолжал порядка 20 млрд долларов? Терять сотни миллионов долларовых поступлений в российский бюджет?

Во-первых, до сих пор остается взрывоопасной ситуация в Луганской и Донецкой республиках, которые поддерживает Россия. В том числе — поставками газа. Хотя Александр Новак и заявляет, что поставки российского газа на Донбасс идут в соответствии с контрактом и платить за них должна Украина, по факту «Нафтогаз Украины» эти поставки не согласовывает и отказывается за них платить. Украина считает, что газ из России идет неправомерно, Россия считает иначе. Но пока идут споры, газ продолжает течь на юго-восток.

Во-вторых, в лице Украины «Газпром» потерял крупного клиента, который брал примерно по 40 млрд куб. м газа ежегодно. Примерно столько берет Германия, и это на 2 млрд меньше, чем «Газпром» будет поставлять в Китай. Скидка — это шанс вернуть хотя бы часть рыка, притом что Европа твердо заявила, что будет постепенно снижать поставки газа из России.

Правда, издержки российской газовой политики могут оказаться куда выше ожидаемой выгоды. Стокгольмский арбитраж может принять во внимание, что «Газпрому», в общем-то, плевать и на принцип «бери-или-плати», и на выплату долгов, и на незыблемость и справедливость контрактной формулы цены на газ. Что сильно снизит шансы российской компании на победу в суде. К тому же за развитием ситуации внимательно следят клиенты «Газпрома», в первую очередь Турция и Китай. Эти две страны всегда готовы использовать уступчивость россиян в своих целях. Например, для получения дополнительных скидок на газ, а то и для участия в проектах по добыче углеводородов в России. С дисконтом.

Михаил Воронов

Иногда они тонут

06.04.2015

1 Апреля 2015 года в мексиканском заливе у города Кампече на нефтедобывающей платформе Abkatun Alfa произошел пожар, в результате которого погибло 4 и пострадало 45 человек. В остальном все хорошо, пожар потушен и очередной экологической катастрофы не произошло. Но это повод поговорить о безопасности нефтяных платформ, морской нефтедобычи и, разумеется, экологии.

Что бы где бы ни случилось с рукотворными объектами, виноват всегда «человеческий фактор». Можно, конечно, еще свалить все на Божественное Провидение. Но если отказаться от этой гипотезы, то получается, что виновный всегда один и это — человек. Причина одна, но принимать она может разные формы, от проектных ошибок до непотушенного окурка. И различаются формы вины. В основном это небрежность и легкомыслие. Халатность и самоуверенность.

Сказанное выше к промышленным объектам относится сугубо, и трегубо — к промышленным объектам во враждебной среде. Следовательно, всякий раз, когда тонет платформа, есть конкретный виновный, который либо неправильно рассчитал максимальную высоту волны, как это было с платформой Ocean Ranger, либо сэкономил на замене проржавевшей арматуры, как в случае с жилой платформой Jupiter в Апреле 2011 года, либо просто поленился дойти до урны.

Ну и хватит лирики. Вернемся к нашим платформам.

Sea Gem

Достоверно неизвестно, когда произошла первая авария на нефтяной платформе. Оффшорное бурение практикуется как минимум с 1887 года (первая платформа в США) и, разумеется, время от времени платформы горели, разрушались и тонули. Первая катастрофа, которую нам удалось раскопать произошла на платформе *Sea Gem* в Северном море 27 декабря 1965 года.

СПБУ *Sea Gem*, в сущности, представляла собой старую баржу, поставленную на 10 металлических опор, и именно опоры её подвели.

Для перемещения с места на место барже необходимо было опуститься на поверхность воды, то есть «поднять ноги». В процессе этой операции две из десяти опор согнулись и сломались. Баржа перевернулось, и все что было на ней незакрепленного, включая экипаж, посыпалось в холодные воды Северного моря.

В результате аварии погибло 13 членов экипажа. В результате расследования все свалили на усталость металла, а надо бы на того инженера, который эту усталость не предусмотрел.

Ну и, поскольку правила безопасности, как известно, пишутся кровью, после этого инцидента рядом с каждой платформой в обязательном порядке должно находиться так называемое «резервное судно» — для помощи и эвакуации в случае чего.



Piper Alpha

Самая кровавая катастрофа произошла 6 Июля 1988 года в Северном море на платформе *Piper Alpha*. В результате утечки газа и возгорания погибло 167 человек, а платформа полностью разрушена. Разумеется, снова виноват человеческий фактор.

Насколько можно реконструировать события, а это сложно, поскольку платформа полностью разрушена, дело было так



Платформа была не новая, 1976 года выпуска, переоборудованная из нефтедобывающей в газодобывающую, что важно для понимания проблемы. На платформе было установлено два насоса, качающих газоконденсат на берег. Утром один из них был остановлен на плановую

профилактику. Сняли предохранительный клапан, поставили заглушку, поняли, что сразу не справятся, а тут и пересменка подоспела. Оставили как было. И тут, так часто бывает, второй насос встал. Его «забило» газогидратами, которые при определенной температуре и давлении имеют привычку кристаллизоваться. Но, в общем, неважно, почему он встал. Он должен, просто обязан был встать, раз с первого сняли предохранительный клапан и никому ничего не сказали... Хотя дежурный инженер божится, что оставлял докладную.

В 21:55 дежурный менеджер включил первый насос. Из-за отсутствия предохранительного клапана давление резко начало расти, Бах! Заглушку выбивает. Где-то заискрило и — Бах! Взрыв. А мы ведь помним, что это изначально нефтедобывающая платформа, да? И брандмауэры на ней были рассчитаны на возгорание, не на взрыв. Бах! Брандмауэр не выдерживает, обломками брандмауэра пробивается еще один газопровод и — Бах! Второй взрыв.

Ну и вишенка на торте. Нет, две вишенки.

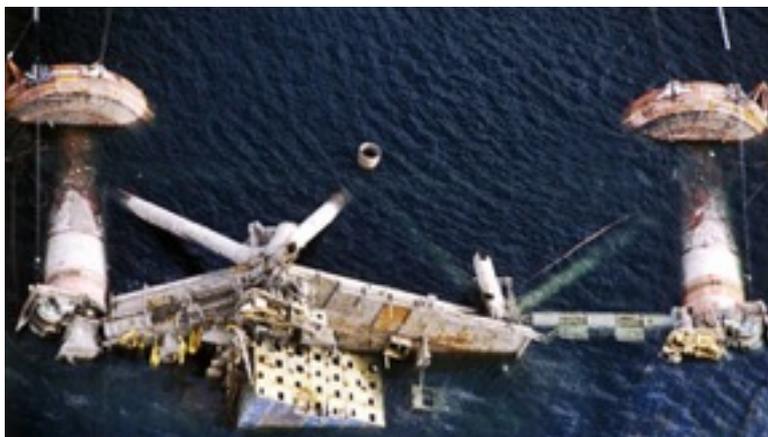
Во-первых, *в полном соответствии с инструкцией*, система пожаротушения на платформе была переведена в ручной режим (чтобы водолазов случайно не «засосало» насосами) и её просто не смогли включить.

Во-вторых, платформа Piper Alpha служила «хабом» для платформ Tartan и Claimore, с которых, все время, пока гибла Альфа, по трубопроводам исправно поступали углеводороды. Операторы платформ не имели права отключать подачу без прямого указания «с земли». И не отключали.

К часу ночи все было кончено. 165 человек из 226 находившихся на платформе погибли. Еще двое погибли на резервном судне Sandhaven.

Alexander L. Kielland

В Северном море тонут не только британские платформы. 27 Марта 1980 года буровая платформа Alexander L. Kielland, принадлежавшая Philips Petroleum (вошла в ConocoPhillips) затонула аккурат посередине между Шотландией и Норвегией. Непосредственной причиной стали погодные условия: ветер 40 узлов и 12-ти метровые волны.



В принципе, платформы полупогружного типа, какой был Alexander L. Kielland считаются практически непотопляемыми. Однако этой платформе не повезло: помимо шторма утоплению способствовал разрыв ребер жесткости, соединявших опоры платформы. Снова виновата «усталость металла», хотя платформе не было и четырех лет.

В результате катастрофы погибло 123 человека из 212 находившихся на платформе. Люди спасались на лодках, спасательных плотках и даже вплавь до соседней платформы. Что характерно, резервное судно, которое как раз на такой случай с 1965 года должно болтаться неподалеку не спасло ни одного человека — у него ушел час на то, чтобы добраться до места катастрофы.

Ocean Ranger

Похожая история случилась двумя годами позже, 15 февраля 1982 года с полупогружной платформой Ocean Ranger у берегов Ньюфаундленда. Все было проще и печальней, чем в предыдущем случае. Во время шторма волной выбило иллюминатор и морская вода залила контрольную панель системы балласта. В результате короткого замыкания или какой-то другой неисправности открылись клапаны нескольких балластных цистерн. Платформа дала крен. Есть версия, что клапаны были открыты экипажем платформы самостоятельно, поскольку последний был введен в заблуждение данными неисправной системы контроля балласта.



В 00:52 экипаж подал сигнал SOS, в 1:30 сообщил, что покидает платформу, а в 3:07-3:13 платформа перевернулась и затонула. Никто не спасся. Эта трагедия унесла жизни 84 членов экипажа.

В этом случае даже на «усталость металла» ничего не спишешь. Налицо конкретный инженерный просчет: иллюминатор на высоте 8,5 метров (при том, что платформа была рассчитана на волны высотой до 30 метров), да еще и с доступом в помещение с контрольными системами судна. Чудо японской инженерной мысли (платформу проектировали и строили в Хиросиме).



P-36 Petrobras

Может сложиться впечатление, что платформы тонут исключительно в холодных морях. Это не так. Платформы тонут там, где они есть. Хотя, конечно, в холодных морях обычно бывает больше жертв и меньше выживших. Океан и так-то враждебная среда, а в высоких широтах и подавно. Предыдущий пример как раз об этом — 84 человека погибли не в огне взрыва, не захлебнулись в трюмах, а пали жертвой банальной гипотермии. Замерзли, проще говоря.

Ближе к экватору море добрее, но в остальном также опасно.



Полупогружная платформа Petrobras P-36 на момент своей гибели считалась крупнейшей в мире. 15 марта 2001 года произошел взрыв у правой кормовой опоры платформы, затем второй. Взрывы унесли жизни 11 человек. Платформа дала крен в 16 градусов, и после пяти дней борьбы за плавучесть перевернулась и утонула. Причиной взрыва считается превышение допустимого давления в аварийном дренажном баке, в который поступала нефтеводяная смесь.

Enchova Central

Платформа Enchova Central любопытна тем, что горела дважды. В обоих случаях виноват был самый страшный враг нефтяников — внезапный выброс газа, он же — «грифон».

Первый инцидент произошел 16 августа 1984 года и унес жизни 42 человек. По иронии судьбы, главным убийцей стал не взрыв и не пожар, а неудачно проведенная эвакуация персонала. 36 человек погибли в спасательной шлюпке, когда она сорвалась с опоры, и камнем ушла под воду.



Если первый выброс платформа пережила, то второй, 24 апреля 1988 года, её добил. Это произошло в тот момент, когда платформу пытались переориентировать с нефти на газ. Произошел выброс, превентор не сработал, и потоком газа трубы вышибло из скважины, как

пробку из бутылки. Труба ударилась об опору, прошла искра, которая и подожгла газ из скважины.

Платформа горела 31 день. Вся надводная часть пострадала настолько, что восстановление платформы было признано нецелесообразным. Одно хорошо: в этот раз обошлось без жертв.

Платформа «А», Union Oil

Итак, платформы горят, взрываются, тонут. Однако чаще всего платформы страдают от грифонов. Тут все как в советской медицине: от чего лечат, от того и умирают. Если гибель платформы и людей само по себе плохо, то в случае с неконтролируемыми выбросами нефти ситуация отягощается практически неминуемым разливом. Чаще всего удается «заткнуть фонтан» в разумные сроки, после чего заняться ликвидацией разлива. Однако иногда продуктивность скважины так высока, а ликвидировать прорыв технически настолько сложно, что выброс длится днями, неделями, месяцами, а объем разлившейся нефти приближается к экологической катастрофе. О некоторых таких случаях и поговорим.



Первый из крупных разливов с нефтедобывающей платформы, по крайней мере первый, который удалось найти, произошел в 1969 году на платформе «А», компании Union Oil недалеко от знаменитой Санта Барбары.

Утром 28 января 1969 года буровая закончила бурение скважины на глубину 1060 метров. Только первые 73 метра скважины были защищены обсадной трубой. Остальные, положенные по закону и технике безопасности 200 метров стальной защиты предполагалось установить после того, как будет извлечен бур, но не тут-то было. Как только буровики достали бур, произошел выброс огромного фонтана нефти, газа и бурового раствора. Рабочие попытались установить превентор, но под давлением в 7 мегапаскалей это оказалось невозможно. Трубу решили просто «заклепать». И заклепали. Но, как мы помним, обсадные трубы не были спущены на всю глубину. Поэтому нефть и газ стали просачиваться сквозь мягкие песчаники морского дна. Примерно через 14 минут от начала выброса поверхность океана в восьмистах метрах от платформы буквально вскипела под воздействием выходящих из трещины в морском дне нефти и газа. Лишь 6 февраля выброс удалось остановить, закачав в скважину 13000 баррелей самого тяжелого бурового раствора под огромным давлением. Скважину заткнули, но к этому моменту разлив составил 8000 кубометров нефти. Пляжи и бухты Санта Барбары были покрыты слоем нефти местами толщиной до 20 сантиметров. Пострадало огромное количество птиц и прочей морской фауны, около 800 малых судов (лодок и яхт) стоявших в бухтах, о рыболовстве не стоит и говорить. Очистные работы продолжались до конца августа 1969 года, а местами загрязнение сохранялось и в 1970 году. Не прекращались до 1970 года и выбросы из мелких трещин.

В целом из месторождения вытекло около 100000 баррелей нефти, и вплоть до катастрофы Deep Horizon в 2010 году платформа «А» удерживала печальный рекорд по разливам с оффшорных платформ.

А платформа, что любопытно, до сих пор функционирует.

Sedco 135F

Этот инцидент больше известен как IXTOC I, по скважине, но раз уж мы говорим о платформах, то и назовем его по платформе. В 1979 году полупогружная трехопорная платформа Sedco 135F бурила скважину IXTOC I в мексиканском заливе для соплеменной (мексиканской) госкомпании PEMEX. Пробурились на глубину 3657 метров, когда в скважине нарушилась циркуляция бурового раствора. Было принято решение бур убрать, а скважину закрыть. Без гидравлического давления бу-



рового раствора нефть и газ из скважины вырвались на поверхность, пока буровики осуществляли работы по закрытию скважины. Превентор не справился с напором. Углеводороды воспламенились, платформа загорелась и обрушилась, завалив дно и устье скважины громоздкими обломками вроде буровой вышки и трех километров труб, что а дальнейшем сильно осложнило борьбу с разливом.

Дебит скважины составил по началу 30000 баррелей в день, позднее снизился до 10000 баррелей в день. Чтобы хоть как-то снизить давление, пришлось пробурить две дополнительные скважины. В итоге скважину удалось закрыть только девять месяцев спустя, 23 марта 1980 года.

Размер нефтяного пятна составил 180 на 80 километров, всего утекло 3,5 миллиона баррелей нефти, что на долгих три десятилетия сделало PEMEX рекордсменом по загрязнению морей.

Deepwater Horizon

И, наконец, самая известная, самая свежая из экологических катастроф, связанных с оффшорным бурением. Взрыв в мексиканском заливе у побережья Луизианы нефтяной платформы Deepwater Horizon, компании British Petroleum. Эта трагедия происходила практически в прямом эфире и на глазах у большинства наших читателей, поэтому ограничимся лишь самыми основными фактами.



20 апреля 2010 года в 22:00 по местному времени на платформе Deepwater Horizon произошёл взрыв, затем пожар. Попытки потушить пожар в течение 36 часов ни к чему не привели и 22 апреля 2010 года платформа затонула. В результате взрыва и спасательных мероприятий погибло 11 человек.

С первой минуты скважина начала фонтанировать нефтью, однако, поскольку бурение осуществлялось на глубине 1500 метров размер бедствия стал ясен совсем не сразу. Первоначально объем выбросов предполагался в размере 5000 баррелей в день, затем подняли до 10000 и лишь в 20 июня 2010 BP пришлось признать, что ежедневный дебит скважины может составлять до 100000 баррелей.

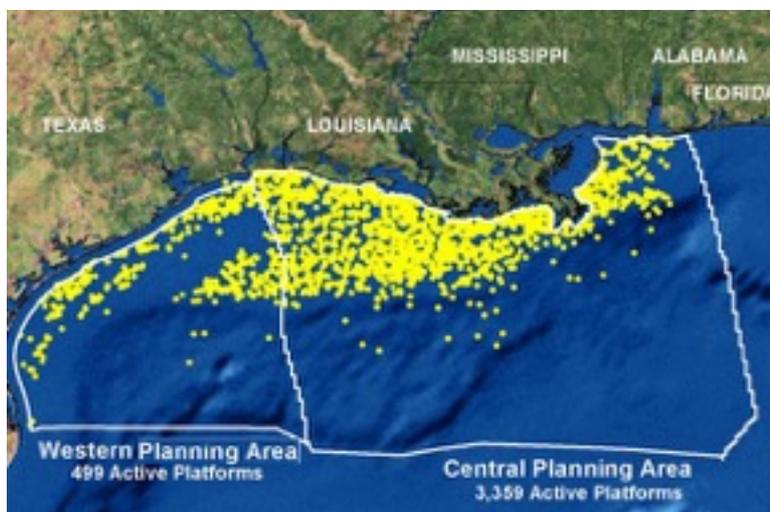
Всего за 152 дня борьбы с разливом в воды Мексиканского залива утекло до 5 миллионов баррелей нефти, а нефтяное пятно достигло размера свыше 900 километров в диаметре. Все это делает BP самой грязной компанией в прямом смысле, а попытки скрыть, исказить и замолчать информацию — еще и в переносном.

Мы обязательно подготовим и опубликуем большой редакционный материал, напомним все версии и детально восстановим ход событий к годовщине трагедии.

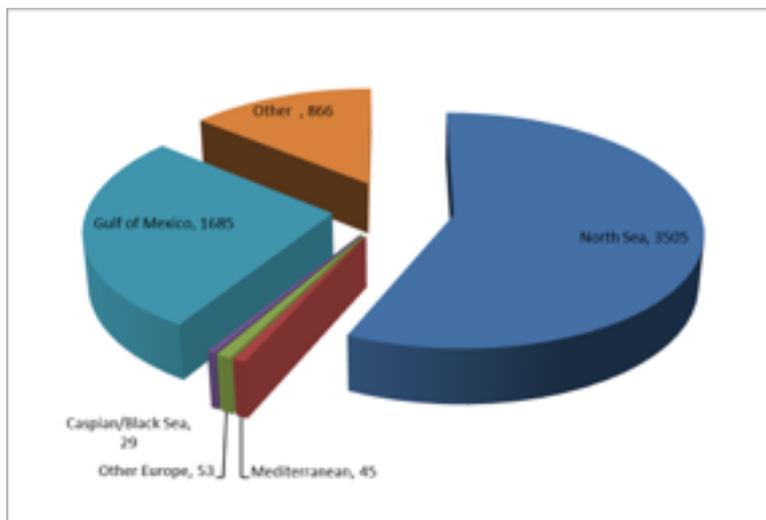
Что у нас?

Мы рассмотрели девять случаев аварий на платформах, и все зарубежные. А что же Россия? Или, если брать весь период активного оффшорного бурения, что же СССР и Россия?

В СССР все сложно. Во-первых, потому, что все плохое по возможности замалчивалось, во-вторых, статистически оффшорного бурения почти что и не было, как нет его и в современной России. Весь советский и российский сек-



тор оффшорного бурения укладывается в рамки статистической погрешности. К примеру, в одном только Мексиканском заливе и только вдоль побережья США сосредоточено 3858 действующих платформ. В Каспийском же море, по данным компании «RPI», потребность в платформах в период до 2020 года в целом оценивается в диапазоне 71-87 единиц. Сравниваем с четырьмя тысячами и плачем. Соответственно, где платформ больше, там они и тонут чаще. О чем нам говорит, например, вот эта диаграмма:



«60 лет Азербайджана»

И все же один любопытный инцидент в истории советского освоения Каспия нашелся. Речь о СПБУ «60 лет Азербайджана», которая затонула 9 сентября 1983 года вблизи мыса Ракушечный в казахстанском секторе Каспийского моря.

9 августа 1983 года СПБУ «60 лет Азербайджана» была установлена в районе структуры Ракушечное море для бурения разведочной скважины. 22 августа 1983 года пробурили на 511 метров и остановились для работ по цементированию скважины.

8 сентября в 5 часов утра скважина перешла в открытое фонтанирование и к 7 часам утра поток фонтанирующей жидкости достиг высоты 10 метров. К 9 часам фонтанирующий водогазовый поток вырос до 45-50 метров.

9 сентября в результате размыва грунта под опорной колонной, платформа дала крен. Затопление понтона и образовавшийся крен привел к деформации нижней части опор, которые не выдержали увеличившуюся массу конструкции, и платформа стала заваливаться в южном направлении. Между 21 и 22 часами буровая платформа затонула на глубине 41-43 метров. Юго-западная опора с небольшим креном осталась торчащей на поверхности моря.



Любопытно, что газ платформа все-таки нашла. Причем его там столько, что фонтанирует до сих пор. 12 сентября 2012 г гидрографическое судно Жайык при изучении навигационной гидрографической обстановки Каспийского шельфа, в районе затонувшей СПБУ «60 лет Азербайджана» зафиксировало газо-водяной фонтан высотой более 2-х метров.

«Кольская»

В российский период нашей истории самой страшной трагедией на буровых установках в море стала авария платформы «Кольская», которую буксировали с Камчатки на Сахалин. СПБУ перевернулась 18 декабря 2011 года во время сильного шторма в 200 километрах от Сахалина. Из 67 человек, находившихся на борту, были спасены только 14.



Вообще говоря, утопление буксируемых платформ дело обычное. Достаточно вспомнить китайскую СПБУ платформу Bohai 2 (утонула

25.11.1979) и Interosean II (8.11.1989). Другой вопрос, что на транспортируемой платформе делал экипаж в количестве 67 человек. Вот это уже наш классический русский «авось». Наш, и китайский. Bohai 2 тоже унес с собой жизни 72 человек.

Есть надежда, что на этот, последний вопрос скоро будет получен ответ. 12 марта сего года, спустя четыре года после аварии, дело наконец передано в суд.

Антон Пантелеев

«Укртранснефть» пытается сменить руководителя

08.04.2015

Наблюдательный совет «Укртранснефти» сегодня сделал очередную попытку оттеснить представителей Игоря Коломойского от руководства госкомпанией. Собравшись рано утром, члены наблюдательного совета приняли решение отстранить от должности временно исполняющего обязанности главы «Укртранснефти» Юрия Мирошника и назначить Сергея Сукало. Его кандидатура была одобрена единогласно. Сергей Сукало объявил, что его основными задачами станут проведение проверки финансовой деятельности компании и организация большого аудита кем-то из представителей международных аудиторов.

После этого Сергей Сукало поехал в офис «Укртранснефти», к которому во избежание провокаций были стянуты силы МВД Украины. Однако, пока он находился в дороге, концепция изменилась. По сообщениям украинских СМИ, И. Коломойский провёл беседы с Петром Порошенко и Арсением Яценюком, в которых обратил внимание на несвоевременность про-

ведения проверок финансовой документации и нежелательность привлечения зарубежных аудиторов.

Не доехав до офиса «Укртранснефти», Сергей Сукало написал заявление об отказе от должности главы компании.

Обещать — не значит жениться

13.04.2015

Четыре европейские страны заявили о своей поддержке поставок газа в Европу через территорию Турции. Фактически это означает признание газпромовского «Турецкого потока». Однако насколько реально значение этой поддержки? Поможет ли она России таки построить еще один газопровод в обход Украины?

7 апреля министры иностранных дел Венгрии, Греции, Македонии, Сербии и Турции сделали «Газпрому» шикарный подарок: объявили о своей поддержке проекта «Турецкий поток», который позволит поставлять российский газ в страны Центральной и Юго-Восточной Европы в обход Украины. Правда, в документе, подписанном по итогам переговоров, говорится о создании «экономически обоснованного» маршрута и оговаривается необходимость провести многосторонние консультации по этому вопросу.



Министр окружающей среды и энергетики Греции Панайотис Лафазанис, премьер-министр Греции Алексис Ципрас и президент РФ Владимир Путин.
© ТАСС/EPA/ALEXANDER ZEMLIANICHENKO/POOL

Оптимисты считают, что новому транзитному проекту «Газпрома» скоро дадут зеленый свет. Раз в проекте заинтересованы потребители-европейцы, то вопрос с прокладкой газопровода можно считать делом решенным. К тому же и Турция поддерживает проект, да и новый премьер-министр Греции Алексис Ципрас уже обсудил его с Владимиром Путиным. «Она (Греция) будет получать приличные деньги за транзит. Речь идёт о сотнях миллионов евро ежегодно, просто за транзит, просто так», — заверил российский президент своего коллегу, добавив, что греческое продолжение «Турецкого потока» — «это создание новых рабочих мест, это поступления во все уровни налоговой системы страны». А источники газеты «Коммерсантъ» добавляют, что поддержать газопровод из России через Турцию может Австрия: главой местной нефтегазовой компании OMV стал Райнер Зеле, бывший руководитель Wintershall и большой друг «Газпрома».

Коалиция из пяти европейских стран выглядит внушительно. Если, конечно, не смотреть, сколько природного газа они получили в прошлом году от «Газпрома». А это всего-навсего 12,4 млрд куб. м, причем основная часть поставок приходится на Австрию (3,9 млрд) и Венгрию (5,3 млрд). На минуточку, проектная мощность похороненного Москвой «Южного потока» составляла 63 млрд куб. м. Да, есть еще Турция — ей Россия поставила 27,3 млрд куб. м., но турки не являются частью Европы. В отличие от Германии, Франции и Италии, которые в 2014 году

получили 67,5 млрд куб. м. российского газа. Но этим странам не нужны ни «Южный поток», ни «Турецкий поток» — их устраивает существующий украинский коридор. А они — главные клиенты «Газпрома», и как они скажут, так и будет. Тем более, что Турция, несмотря на громкие слова поддержки, так и не дала российской конторе разрешение на изучение территориальных вод.

Немаловажно и то, что трубы по своей территории страны-участницы должны прокладывать за свой счет. Если для «Южного потока» были созданы некие проектные компании, в которых контроль — и расходы — больше чем на 50% брал на себя «Газпром», то в условиях Третьего энергопакета на российские деньги можно не рассчитывать. Значит, нужны кредиты, нужно четкое и убедительное обоснование, что проект даст прибыль. Нужна уверенность, что «Газпром» реализует этот проект, а не похоронит его. «Если мы осуществим проект «Южный поток», то Болгария будет получать только за то, что на её территории лежит труба, почти 2,5 млрд. (евро)», — это слова Владимира Путина (на тот момент председателя правительства) по итогам встречи с премьер-министром Болгарии Бойко Борисовым в ноябре 2010 года. Ключевое слово «если»... господин Борисов может многое рассказать о его значении Алексису Ципрасу.

Ах да, Третий энергопакет. Евросоюз может потребовать гарантий диверсификации поставок природного газа. Скажем, половину из России, а оставшуюся половину — из других источников. Иран, Азербайджан, Туркмения... вариантов много, и ни один из них не устроит Россию, ведь получится, что «Турецкий поток» будет работать вполсилы. То есть на точке входа в Грецию «Газпром» сможет сдать столько газа, сколько ему позволят — не больше и не меньше. Не 63 млрд куб. м в год, а, скажем, 31,5 млрд куб. м. При этом задача окупить инвестиции в газопровод сама себя не решит, а компания-оператор, в которой со стопроцентной вероятностью будут сидеть турки, должна генерировать прибыль, а не убыток. Иначе партнеры не поймут. Ведь им нужны реальные деньги, а не политические победы над Украиной.

Михаил Воронов

Газовать на два фронта

20.04.2015

«Газпром» больше не будет ориентироваться исключительно на Европу, а начнет активно захватывать азиатский рынок — такова его новая экспортная стратегия. Российская компания больше не хочет работать там, где её, как она считает, активно притесняют. Однако жесткая риторика до сих пор не подкреплена аргументами, и нет-нет, да и проскальзывает мысль: а где «Газпром» будет зарабатывать деньги, если откажется от Европы?



© ИТАР-ТАСС/Евгений Курсков

«Газпром» официально объявил о смене экспортной модели компании. Больше никакой моноориентации — отныне российский концерн будет, подобно двуглавному орлу, уделять пристальное

внимание не только Европе, но и Азии. «Это вектор движения от европейской стратегии к евразийской стратегии работы на рынке, и с пониманием того, что начал формироваться новый газовый мега-рынок — евразийский», — сказал председатель правления компании Алексей Миллер на конференции, организованной Международным дискуссионным клубом «Валдай».

Открытие азиатского фронта главный газовик России обосновал ухудшением условий работы на европейском рынке. Для начала, Европа отказывается от так называемой модели взаимопроникновения: в обмен на доступ к газотранспортным мощностям «Газпром» отдавал долю в добывающих проектах. В частности, на таких условиях германские компании стали совладельцами Южно-Русского месторождения. Теперь же, по словам Алексея Миллера, наступила эра «чистой диверсификации» — без разделения ответственности за поиск и добычу углеводородов между продавцом и покупателями. «Мы видим, что целенаправленно, в одностороннем порядке все риски переносятся на поставщика. Это ценовые риски, это риски спроса, это регуляторные риски, это транзитные риски», — возмущается глава «Газпрома».

Его логика проста: «Газпром» создает мощности, исходя из долгосрочных контрактов с европейскими партнерами. Это многолетние инвестиции, и компании нужна гарантия, что они окупятся, что добываемый газ будет востребован рынком. Отсюда и принцип «бери или плати» — страховка на тот случай, если покупатель решит не брать весь законтрактованный газ. Но сегодня компании просят приостановить или вовсе отменить действие этого условия. Алексей Миллер считает это недопустимым: мощности по добыче и транспортировке газа надо содержать, а безнаказанное снижение закупок газа денег не даст, совсем наоборот. «Заявления о том, что Европа будет опираться на российский газ, мы не слышали. Но тогда абсолютно резонно у нас возникают планы и идеи в отношении того, что абсолютно без рисков для себя мы избыточные мощности можем, по-видимому, использовать для того, чтобы поставлять газ на другие рынки, в частности, на азиатский рынок. Или тогда Европейский союз, Европейская комиссия должны сказать о том, что «нам эти мощности нужны, мы на эти мощности рассчитываем», — резюмировал он.

Действительно, сегодня добычные мощности «Газпрома» составляют 617 млрд куб. м в год при добыче в прошлом году в размере меньше 450 млрд куб. м. Считай, еще 170 млрд некуда девать, ну куда это годится! Но проблема кроется в самом «Газпроме». Вернее, в его любви к грандиозным прогнозам по потреблению газа в Европе. «Мы планируем, что в течение 10 лет спрос на российский газ в Европе может вырасти ещё на 200 млрд куб. м газа!», — на встрече с премьер-министром России Владимиром Путиным в сентябре 2011 года Алексей Миллер был полон оптимизма. Ну вот они, избыточные мощности! Нашлись! Ой, подождите: согласно свежему прогнозу того же «Газпрома», к 2030 году потребление в европейских странах не сильно превысит текущий уровень, и российская компания так и будет поставлять около 150-160 млрд куб. м. Разумеется, продажи газа могут вырасти — а могут и упасть, если негативных факторов будет больше, чем позитивных.

Это проблема долгосрочного прогнозирования. На кого ориентировались в компании, когда создавали избыточные мощности? На Европу. Теперь идет демонстративный поворот к Азии. Однако для поставок европейцам созданы все условия: налажена добыча, построены газопроводы, подписаны контракты. А в Азии «Газпром» ждет только Китай. В объеме 38 млрд куб. м газа в год против почти 150 млрд европейских кубометров. И если с Европой «Газпром» давно и успешно обо всем договорился, то на открытие второго — азиатского — фронта придется потратить более десяти лет. И возьмет ли он хотя бы треть из «лишних» 170 млрд куб. м — большой вопрос.

Тем не менее, «Газпром» уверен в своем восточном будущем. Настолько, что считает себя достаточно сильным, чтобы строить газопроводы в Европу так, как ему хочется. «Газотранспортная система Украины — слабое звено, самое слабое звено, которое есть на сегодняшний день в наших с вами взаимоотношениях», — так, в частности, обосновал необходимость строительства «Турецкого потока» Алексей Миллер. Он, видимо, забыл, что в рамках своей любимой модели взаимопроникновения мог не просто разделить, а полностью переложить транзитные риски на покупателей — достаточно отдавать им газ на границе с Украиной. Но нет: «Газпром» заинтересован в прибыли maximum, то есть ради продажи газа конечным потребителям в Европе готов рискнуть сохранностью этого самого газа, взваливая на себя риски украинского транзита. «Европейские компании могут предложить «Газпрому» продать газ на границе «Украина-Россия» и выкупить этот газ. С целью урегулирования ситуации, повышения энергобезопасности ЕС, они могут в последующем закачать этот газ в хранилища, продать его Украине. «Газпром» в этой ситуации имеет все правовые основания, все зависит от его решения. Сегодня мы получили ответ от «Газпрома», что это невозможно — объяснений нет», — сказал в октябре прошлого года министр энергетики и угольной промышленности Украины Юрий Продан. «Весь газ, который поставляется в Европу, соответственно, поставляется по контракту, где пункты сдачи находятся за пределами Украины, соответственно, что касается потребностей самой Украины, у нас есть действующий контракт, в рамках которого мы будем работать», — отрезал тогда же Алексей Миллер.

И тут возникает резонный вопрос: если Европа не будет строить газотранспортную инфраструктуру от границы Турции и Греции, то что будет делать «Газпром»? «Если кто-то думает, что, блокируя и «Турецкий поток», они добьются той цели, которую перед собой ставят (сохранение транзита газа через Украину) — это глубочайшая ошибка. Это очень серьезная ошибка. Во-первых, эти объемы могут уйти на другие рынки, а во-вторых — обращаю ваше внимание, в чем наше конкурентное преимущество — мы можем держать паузу. Если надо, мы эту паузу будем держать — если нас просто к этому вынудят», — сообщил Миллер. Странно, но ведь пункты сдачи газа в контрактах указаны четко и ответственность за его доставку несет «Газпром». А с ключевыми покупателями — Германией, Италией, Австрией — заключены долгосрочные контракты аж до 2027-2035 годов. Готова российская компания «держать паузу» с теми, кто дает ей деньги и на поддержание «избыточных» мощностей, и на строительство новых, в том числе в Китай и Турцию? Думаю, что нет — у «Газпрома» нет возможности продать этот газ кому-либо другому. Впрочем, если Кремль решит всем напомнить, что «Газпром» — это все-таки не про бизнес, а про политику, можно ждать и первой Мировой газовой войны.

Михаил Воронов

Масштабные прорывы: топ-5 крупнейших разливов нефти на нефтепроводах

20.04.2015

В прессе регулярно возникают сообщения об утечке нефти в результате столкновения танкеров, взрывов на нефтеплатформах или разрывах трубопроводов. Нефть изливается на почвы и в воды. «Зеленые» говорят об угрозе мировой экологии, нефтяные компании подсчитывают убытки от разлившейся нефти, а консалтинговые фирмы приводят неутешительную статистику. Например, британская компания TINA Consultants, занимающаяся предотвращением утечек нефти с нефтепромыслов, нефтеперерабатывающих предприятий и трубопроводов, подсчитала, что за пе-



Прорыв трубопровода в Альберте, Канада, 2001

риод с 1995 по 2005 год из каждого миллиона тонн добытой или хранимой нефти около 3 тонн попадало в водную среду. Ежегодно количество аварийных утечек нефти все увеличивается.

Россия — одна из главных нефтедобывающих держав, и она же — лидер по масштабу «нефтепотерь». Россия теряет 3,5–4,5% нефтяного сырья при добыче и транспортировке. Такова статистика НП «Центр экологии ТЭК». А по данным РБК, при уровне добычи в 510 млн тонн в год потери составляют 18–23 млн тонн. Соответственно, «утекает» от 14,2 до 17,2 млрд долларов. Больше количество нефти изливается при её транспортировке по трубопроводам в результате их изношенности или механических повреждений.

В мире же самые крупные катастрофы случаются в результате морских аварий. Так, ежегодно в воду попадает около 1,5 млн кубометров нефти и нефтепродуктов, гибнут птицы, рыбы, а иногда и люди. Такие катастрофы трудноустранимы. Пресса, правительства и международные организации уделяют им большее внимание. Однако сегодня поговорим о крупнейших за последние 20 лет прорывах нефтепроводов и их последствиях. Ведь, казалось бы, не столь значительные, они наносят не менее губительный удар по экологии и экономике нефтедобывающих стран.

Август 1994 г. Авария на нефтепроводе Возей — Головные сооружения АО «Коминнефть». Усинский район Республики Коми.

Крупная экологическая катастрофа, связанная с аварией на нефтепроводе АО «Коминнефть», произошла в августе 1994 г. в Усинском районе Республики Коми. В результате появления на трубопроводе маленьких дырочек, так называемых свищей, произошла массовая утечка нефти. По разным данным, потеря составила от 102 000 до 576 000 баррелей сырой нефти. Точных данных о площади загрязненной поверхности нет, но цифры колеблются от 69 до 115 га. Эта катастрофа оказалась крупнейшей за последние 20 лет не только на территории Коми, но и в масштабах всей страны.



Ликвидация последствий прорыва трубопровода в Республике Коми
© ecoindustry.ru

В докладе, опубликованном на сайте Министерства развития промышленности и транспорта Республики Коми, среди причин прорывов трубопроводов на севере республики названы «коррозионный износ коммуникаций, а также сложная инженерно-геологическая обстановка, обусловленная распространением многолетнемерзлых пород».

Так, аварийный нефтепровод, по которому нефть транспортировалась от группы месторождений в Ненецком автономном округе и в Усинском районе Республики Коми до Головных сооружений АО «Коминнефть», пролегал по трассе с многомерзлыми грунтами, термокарстовыми явлениями, оползнями по берегам рек. Все это крайне негативные факторы, которые часто приводят к разрывам трубопроводов.

Износ трубопровода также сыграл не последнюю роль. Введенный в эксплуатацию в 1975 г, он использовался без какого-либо ремонта почти 15 лет. В результате проведенных исследований выяснилось, что без защиты от коррозии трубопровод мог разрушиться еще к 1990 г. Соответствующие меры действительно были приняты, но оказались недостаточно эффективны: еще до аварии в 1994 г. на этом трубопроводе было зафиксировано 32 аварийных случая.

Руководству «Коминнефти» достаточно долго удавалось скрывать произошедшую катастрофу. Об утечке большого количества нефти стало известно только спустя месяц после аварии. Происшествие взволновало не только жителей республики, но и мировую общественность. Излияние нефти через реки Колва и Уса в реку Печора, а затем в Баренцево море и Северный Ледовитый океан могло повлиять на экологию стран Северной Европы, Канады и США.

Последствия коснулись непосредственно жителей Усинского района, оказавшихся в радиусе загрязнения. А именно 63,5 тысячи человек, проживающих в 8 населенных пунктах на территории утечки нефти. Некоторые из этих поселений специализировались на животноводстве и фермерском хозяйстве. Ухудшение среды обитания рыб и птиц, сильное загрязнение почвы и воды, резкое повышение падежа скота – все это последствия аварии, которые негативно ска-

зались на рыболовстве и сельском хозяйстве. В этих районах также повысилась заболеваемость среди взрослых и детей.

Грандиозные убытки от разлива понесла и «Коминнефть». За загрязнение окружающей среды компании пришлось выплатить Министерству природы Республики Коми 62,2 млрд рублей и более 311 млрд рублей Департаменту охраны окружающей среды и природных ресурсов Республики Коми за загрязнение водной среды региона. Помимо этого, «Коминнефть» оказалась должна 124 млн долларов международным финансовым структурам, предоставившим кредит на устранение последствий аварии.

В результате банкротства АО «Коминнефть» оказалось в составе ОАО «НК «Лукойл»».

1998г. Авария на подводном трубопроводе компании ExxonMobil. Нигерия.

С открытием нефти в Нигерии в 1956 году страна постоянно страдает от негативных последствий взрывов и утечек нефти. Согласно статистике, за 20 лет (1976–1996) произошло 4647 аварийных случаев, в окружающую среду излилось в общей сложности 2 369 470 баррелей нефти.

Самой крупной аварией в истории Нигерии стал прорыв на нефтепроводе компании Mobil в 1998 году.

Причины: Компания Mobil начала добычу нефти в нигерийском штате Аква-Ибом около 30 лет назад. По нефтепроводам, которые соединяют 14 буровых платформ на прибрежном шельфе, нефть доставляют к нефтяному терминалу в Ква-Ибо. Из-за того, что трубопроводы были подвержены сильной коррозии, там и раньше случались прорывы и разливы нефти.

Возможно, ситуацию усугубил и тот факт, что нефтепроводы пролегают по территории крайне бедных поселений, и местные жители часто делают надрезы в трубопроводах, желая поживиться «бесплатной» нефтью. Воровство нефтепродуктов процветает в Нигерии: в результате таких случаев за последние несколько лет погибло сотни людей.

Последствия: В результате аварии в Атлантический океан попало 14 тысяч тонн нефти. Вода покрылась черной нефтяной пленкой на 200 км вдоль берегов штата Аква-Ибом. Урон был нанесен морской фауне этого региона, загрязнены десятки квадратных километров сельскохозяйственных земель. В целях ликвидации катастрофы ExxonMobil пришлось привлечь самолеты, вертолеты, корабли и специалистов из Великобритании и США.

Местные жители, страдающие от нищеты, безработицы и экологической обстановки, выступили против Mobil с протестной акцией, требуя рабочих мест для молодежи региона. Руководство компании ответило отказом, объяснив его необразованностью населения.



Головные сооружения подводного трубопровода в дельте Нигера (Нигерия)
© AFP/File

Тем временем прорывы нефтепроводов уносят сотни жизней. Во время взрыва 1998-го года погибли более тысячи нигерийцев.

Январь 2000г. Авария на трубопроводе компании Petrobras. Рио-де-Жанейро, Бразилия

21 января 2000 года в бухте Гуанабара на берегу Рио-де-Жанейро разорвался трубопровод бразильской государственной нефтяной компании Petrobras. В воду вылилось около 8 177 баррелей нефти. Экологическая катастрофа настолько велика, что специалисты приравнивали её масштабы к последствиям войны в Персидском заливе (тогда в ходе военных действий иракские войска сбросили в воды залива 8 млн баррелей нефти). Министр экологии Андре Корреа отметил, что это самая крупная для страны экологическая катастрофа за последние 25 лет.



Берег бухты Гуанабара после разлива
© AFP

Причиной катастрофы стал разрыв проложенного по дну моря нефтепровода. По одной из версий, авария случилась на участке подводного перехода с размытым дном, что привело к деформации трубы.

Авария в бухте Гуанабара сильно ударила по бюджету компании Petrobras. Происшествие вошло в рейтинг крупнейших штрафов за экологические преступления, подготовленный информационным агентством ТАСС. Petrobras признала свою вину за случившееся и выплатила штраф более \$25 млн. «Средства были направлены на восстановление экосистемы бухты и возмещение убытков, нанесенных населению прибрежных районов», — указано на сайте ТАСС.



Вид на бухту Гуанабара

Однако вред экологической обстановке уже был нанесен. Специалисты признали, что на восстановление окружающей среды после подобной катастрофы необходимо почти четверть века. В результате утечки нефти для нескольких городов возникла серьезная угроза отравления питьевой воды. Пляжи около Рио-де-Жанейро оказались закры-

ты из-за сильного загрязнения. Погибло большее количество птиц и рыб, что нанесло значительный ущерб рыбному промыслу и экономике региона.

Компания Petrobras вообще не очень любит бухту Гуанабара. Это уже второй разлив нефти, допущенный одной и той же компанией в одном и том же месте. В 1997 году Petrobras вылил в бухту около 12 000 баррелей нефтепродуктов.

Январь, февраль 2010г. Авария на нефтепроводе Восточная Сибирь – Тихий Океан компании «Транснефть». Ленск, Якутия и Сковородинский район, Приамурский край.

Общие сведения: Нефтепровод Восточная Сибирь — Тихий океан был введен в эксплуатацию в декабре 2009 года, а уже спустя 2 месяца на участке, проходящем в 30 км от города Ленска, произошла первая утечка нефти. На территории Ленского района было объявлено чрезвычайное положение. А вскоре после ликвидации последствий данной аварии, в феврале того же года, произошел прорыв нефтепровода в Приамурском крае.

В ходе расследования по этому делу оказалось, что причиной аварии стало нарушение правил ведения работ: ковшом экскаватора был поврежден трубопровод, что привело к его механическому повреждению и затем к разливу нефти.

В Ленском районе Республики Саха 196 человек, принимавшие участие в ликвидации аварии, очистили 20 000 кв м загрязненной территории. Что касается аварии в Приамурском крае, из поврежденного участка вытекло 20 300 баррелей чистой нефти. Экологии Приамурья уже нанесен вред. Но больше беспокоит другое. Нефтепровод пролегает в непосредственной близости от городов и поселков, и в случае более крупной аварии могут погибнуть и по-



Разлив нефти на месте аварии
© energyland.info



Амбар (котлован для временного слива нефти) на месте аварии 22 января
© sakhanews.ru

страдать тысячи людей. Ученых-экологов также волнует участок нефтепровода, который пролегает вблизи озера Байкал. Некоторые специалисты утверждают, что в случае аварии в Байкал может попасть несколько тонн нефти. И это будет уже настоящая катастрофа.

Декабрь 2014г. Авария на нефтепроводе Ашкелон – Эйлат. Пустыня Арава, Израиль.

Общие сведения: Одна из самых тяжелых аварий 2014 года произошла 5 декабря на нефтепроводе Ашкелон – Эйлат на юге Израиля. Из разорванной трубы в пустыню Арава вылилось 21 900 баррелей нефти. Экологи отметили, что это самая крупная авария за всю историю Израиля.

Причины: Расследование показало, что утечка нефти стала следствием неосторожности при проведении ремонтных работ, во время которых и был поврежден трубопровод.



© NPA

Последствия: Экономический ущерб государства из-за прорыва нефтепровода составил \$7,6 млн.

В результате аварии сильно пострадали природоохранные зоны, находящиеся в области загрязнения. Например, заповедник Эврона, где живут олени и растут редкие виды растений. Проведенные измерения показали, что в воздухе на территории заповедника содержится повышенное содержание токсичного вещества бензола. Кроме того, из-за отравления ядовитыми парами были госпитализированы более 80 человек, оказавшихся на месте происшествия.

По мнению ученых, потребуются годы, чтобы восстановить окружающую среду загрязненного района. Однако, возможно, что полностью очистить территорию не удастся.

Кристина Кузнецова

Бренд против «Весны»

24.04.2015

С определенной периодичностью в фбленте появляются сходные душераздирающие истории примерно следующего содержания: автор мчал по трассе (для пущего драматизма — глубокой ночью), ехать было еще долго, бензина было уже мало, никаких сетевых заправок на пути не попадалось, наконец бедолага остановился у «Муксойла», «Русьнефти» а то и вовсе «Весны» или «Мечты» (не перевелись еще романтики среди владельцев мелких АЗС). Конец подобных историй всегда печален, иногда машина в принципе не могла уехать из «Весны», еще хуже — если все-таки могла, но километров на сто, после чего вставала на трассе. В комментариях сочувствие перемежается интеллигентной дискуссией (в интернете используют другое слово, но по этическим причинам мы его процитировать не можем). Спорят сторонники точек зрения «сами виноваты, чего еще вы хотели от «Муксойла» и «а если выбрать сетевые АЗС, то тоже никто ничего не гарантирует». Нефтянка решила поучаствовать в споре и разобраться в вопросе.



Первое звено в цепи — НПЗ. При этом проверки практически никогда не выявляют на заводах не соответствующего техрегламенту топлива. Это подтверждают президент Российского топливного союза Евгений Аркуша и главный редактор нефтегазового журнала «ИнфоТЭК» Наталья Шуляр. Эксперты солидарны — НПЗ выпускает качественное топливо. Тогда в какой момент появляется «паленка»? «Весь контрафакт изготавливается на нефтебазах с использованием октаноповышающих добавок или каких-либо других компонентов», — говорит Евгений Аркуша.

Тут есть юридически тонкий момент: оборот топлива, содержащего октаноповышающие присадки, в России давно запрещён, но сами присадки продаются совершенно легально. Строго говоря, продавцу достаточно формально предупредить покупателя о том, что «полученный бензин не предназначен для реализации на территории России». А вот покупатель, покупающий некачественное топливо на нефтебазах и перепродающий его потребителям напрямую нарушают закон. Возникает вопрос — как это вообще возможно?

«Проблема в том, что система контроля в целом отсутствует, — говорит Аркуша. — За контроль качества отвечает Росстандарт, территориальные органы должны наладить систему контроля во всех регионах. Но на практике все несколько иначе: возможности ведомства ограничены, в ряде регионов отсутствуют аккредитованные испытательные лаборатории, нет финансирования на проведение лабораторных испытаний, в итоге возможности Росстандарта

весьма ограничены. Таким образом, недобросовестные трейдеры спокойно покупают топливо на нефтебазах и продают в розницу, а страдают от этого автомобили и экология».

Есть и другой фактор. «Бывает транспорт, которому вовсе не нужно высококачественное топливо, он все «съест», — говорит Аркуша.

Действительно, согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», 48,5% всего потребленного в 2014 году топлива (65,5 млн тонн или 84 млрд литров) приходится на коммерческие автомобили. Большая часть коммерческих авто — грузовые, которые значительно терпимее к качеству бензина и дизеля, чем «легковушки». Отчасти все маленькие, но гордые АЗС выживают именно за счет дальнобойщиков — небольшая разница в цене при их объемах потребления оказывается значительной и они выбирают какой-нибудь «Путь в закат», сознательно проезжая мимо сетевиков. Остается вопрос экологии, но что делать, к нему многие относятся философски.

Легковые авто тоже переносят плохое топливо по-разному, но все-таки что делать тем, чьему автомобилю некачественный бензин противопоказан (хотя не рекомендуется он всем без исключения)? Не на руку автовладельцам играет еще один фактор: отсутствие конкуренции во многих регионах. «В крупных городах, где, с одной стороны, много хороших и требовательных к качеству бензина машин, а с другой — автозаправки борются за потребителя, контрафактного топлива почти нет» — говорит Аркуша. Получается, что горожанин, на пути которого попадает много брендовых АЗС может в принципе ни о чем не беспокоиться, а вот жителям некоторых регионов придется запоминать, где находятся «именные» заправки и рассчитывать путь исходя из этого. Потому что те, кто говорят, что это является гарантией — правы. «Крупная компания с известным брендом естественно следит за качеством топлива, которое продает, — говорит Аркуша. — Заправляться нужно, во-первых, на проверенных заправках а, во-вторых, стоит обращать внимание на внешний вид станции, освещение, качество дополнительных услуг». С коллегой согласна и Наталья Шуляр — по словам эксперта, абсолютное большинство нарушений допускается на «по name» АЗС, не входящих в состав вертикально-интегрированных нефтяных компаний.

Любопытный факт:

По данным ИАЦ «КОРТЕС», в первой половине апреля 2015 года 1 тонна бензина Нормаль-80 в среднем стоила 30,9 тыс. рублей, Регуляр-92 — 33,4 тыс. рублей за литр, Премиум-95 — 34,7 тыс. рублей за литр. Таким образом, тонна 92-го стоит на 2,5 тыс. рублей дороже тонны 80-го, а разница в цене между бензинами Премиум и Регуляр составляет 1,3 тыс. рублей.

Использование присадок позволяет поднять октановое число бензина до нужного уровня с весьма небольшими затратами. Расходы на превращение тонны 80-го в 92-й составят не более 500 рублей, а поднять октановое число с 92 до 95 — вообще пустяковое дело. Технология несложная: требуется лишь отмерить нужное количество присадки согласно рецепту и тщательно размешать полученную смесь.

Новости зелёной энергетики

24.04.2015

Электрокары и электрические заправочные станции не редко критикуют за то, что используемая этими «зелёными» автомобилями энергия в большинстве случаев всё равно вырабатывается с помощью ископаемого топлива. В качестве концептуального проекта в Сан-Франциско построены 3 заправочные станции, работающие исключительно от «зелёной» энергии. Автором идеи является компания Envision Solar.



В проекте используются солнечные панели с КПД, близким к 20%. Такая высокая эффективность достигается за счёт применения системы слежения за Солнцем. Панели поворачиваются к нему для достижения наиболее выгодного угла падения лучей. Станция может вырабатывать около 3,3 кВт энергии и хранить 22,5 кВт*ч в Li-Ion аккумуляторах. Стоимость каждой станции будет составлять \$45 тыс. Пользование автозаправками будет бесплатным.

Подобные станции не предназначены для полного и быстрого заряда аккумулятора, но помогут добавить к пробегу пару десятков километров. В данном случае 1 час подключения к станции будет «залить» в аккумулятор около 16 км хода, что примерно эквивалентно 1 литру бензина. За день каждая из станций будет вырабатывать около 160 км дополнительных километров для электрокаров. Это позволит заместить до 10 литров бензина в сутки на сумму около \$10.

Раздача шельфовых слонов

27.04.2015

Государство внезапно расщедрилось и решило лишить «Газпром» и «Роснефть» эксклюзивного права работы на континентальном шельфе. Пусть и с ограничениями, но доступ к шельфовым богатствам смогут получить частные компании, даже иностранные. Правда, есть вопрос: нужен ли им этот доступ?

Обвал цен на нефть вынудил российское государство отказаться от единоличного доступа к нефтегазовым ресурсам. Ведь доступ подразумевает не только сверхприбыли, но и обязанности в виде разработки месторождений и инвести-



© ИТАР-ТАСС/Владимир Смирнов

ций в необходимую инфраструктуру. При нынешних условиях сверхприбылями и не пахнет, а деньги на поддержание падающей добычи и создание новых углеводородных провинций нужны уже сейчас. Поэтому Министерство природных ресурсов и экологии России предложило дать доступ к части священной нефтегазовой коровы — континентальному шельфу — частным компаниям.

Битва за российский шельф идет не первый год. В апреле 2012 года частные компании, которые работали в России, просили Владимира Путина — тогда премьер-министра — позволить им работать на шельфе. Обращение подписали глава ЛУКОЙЛа Вагит Алекперов, генеральный директор «Сургутнефтегаза» Владимир Богданов, президент «Башнефти» Александр Корсик и исполнительный директор ТНК-ВР Герман Хан. По их словам, чем больше компаний сможет работать на шельфе, тем быстрее будут изучены его недра и тем раньше начнется добыча углеводородов. Разумеется, газовый и нефтяной «министры» Алексей Миллер и Игорь Сечин выступили против этой инициативы. Они дали понять, что и «Газпром», и «Роснефть» обладают всем необходимым, чтобы изучить и начать разрабатывать шельфовые запасы. И, само собой, у них есть лицензии, заботливо выданные государством, — всего 91 на двоих. Да, главный аргумент: освоение нефти и газа государственными компаниями лучше всего соответствует интересам государства же. И государство в итоге поддержало свои компании, не став расширять допуск к шельфу.

Но сегодня ситуация кардинально изменилась. При цене на нефть в \$65 за баррель нефтегазовые компании придерживают инвестиции в долгосрочные проекты. Причем, по словам главы ExxonMobil Рекса Тиллерсона и главы ВР Боба Дадли, следует смириться с ценой на нефть в диапазоне 50-70 долларов за баррель на ближайшие несколько лет. «Не исключено, что низкие цены (на нефть) — это надолго», — говорил в интервью «Ведомостям» и министр энергетики России Александр Новак. Низкие цены — значит, меньше денег пойдет на геологоразведку и освоение новых месторождений. Это фактически ставит крест на создании новых центров нефтегазодобычи в России. Плюс санкции лишили госкомпании высокотехнологического оборудования для работы на континентальном шельфе, прежде всего в арктических широтах. Та же «Роснефть», по данным РБК, уже попросила передвинуть сроки разведки и разработки 20% своих шельфовых лицензий.

Так что государство решилось-таки открыть дорогу на шельф всем желающим. Ну, почти всем: работать смогут только те компании, у которых не менее 50% акций в собственности у российских компаний или граждан. Мало того, эти акции должны размещаться по открытой подписке. У претендентов на новые месторождения в Арктике должен быть опыт работы на шельфе России или за рубежом от пяти лет. Плюс рассматривается вариант создания консорциумов с участием иностранных партнеров, естественно, на правах миноритарных участников.

Однако даже если необходимые поправки в законодательство будут приняты в кратчайшие сроки, и уже с 1 января 2016 года на российском шельфе смогут работать не только «Газпром» и «Роснефть», то не факт, что так оно и будет. ЛУКОЙЛ сместил фокус своей деятельности за границу, отчаявшись получить доступ к месторождениям в России. НОВАТЭК высказал свою заинтересованность в работе на шельфе, но в долгосрочной перспективе. А иностранным компаниям боязно идти к нам: инвестиционный климат и правила игры наша власть привыкла менять тогда, когда ей этого хочется. Да и санкции продолжают действовать, и как не желал бы ExxonMobil поработать с «Роснефтью», но увы, сделать этого он не рискнет. Как и другие западные компании, которые по факту единственные, кто обладает такими нужными России технологиями работы на шельфе.

Михаил Воронов

Преступление и наказание. История одной катастрофы.

28.04.2015

Катастрофа на трубопроводе компании Petrobras в 2000 году. Взрыв на французском химическом комбинате AZF в 2001 году. Взрыв на нефтяной платформе компании Retex у берегов Мексики в апреле нынешнего года. История нефтедобычи богата на катастрофы. Но самая крупная авария с самыми тяжелыми на сегодняшний день экологическими последствиями произошла в 2010 году. У берегов американского штата Луизиана взорвалась нефтяная платформа Deepwater Horizon, которую эксплуатировала британская компания BP в Мексиканском заливе.



Она утонула

20 апреля 2010 года на Глубоководном горизонте (Deepwater Horizon) прогремел мощный взрыв, повлекший за собой сильный пожар. Всего на момент происшествия на буровой платформе размером в два футбольных поля находились 126 человек и хранилось около 2,6 миллионов литров нефтепродуктов. Уже одна только эта цифра дает представление о масштабах катастрофы.

Можно представить себе последствия, зная, что пожар длился 36 часов, после чего платформа затонула, а из скважины на глубине 1500 метров непрерывным потоком вытекала нефть. По одним данным, эта утечка составляла 5 тысяч баррелей в сутки (т.е. 700 тонн нефти), по другим – до 100 тысяч (около 14 тысяч тонн).

Бороться с убегающей нефтью пробовали по-разному: ограждали, выжигали, собирали с помощью сорбентов, накрывали скважину огромным защитным куполом. BP даже организовала кампанию сбора человеческих волос и шерсти животных, которые набивали в нейлоновые мешочки и использовали как промокашки для сбора нефти. Кампания развернулась масштаб-



Кампания по сбору волос для абсорбции нефти

ная: по данным благотворительной организации Matter of Trust, в акции участвовало 370 тысяч салонов во всем мире, ежедневно в сборные пункты поступало 200 тонн волос и шерсти.

В кампании по сбору волос BP вполне преуспела. А вот кампанию по сбору нефти провалила. Как объясняют эксперты, технология «разлилось — тут же собрали» спустя сутки после аварии не годится — она опускается на дно и ставить ограждения бесполезно. Ни микроорганизмы, расщепляющие нефть, ни сорбенты просто не могли справиться с такими объемами нефти. И не справились. По оценкам экологов, в почве вокруг скважины Макондо скрывается около 37 тысяч тонн нефти, что составляет от 5 до 14% от общего объема выброшенной нефти. Как отмечают исследователи, эта нефть пока покоится на дне, однако она постепенно будет просачиваться обратно в воду. Это приводит к серьезным экологическим последствиям, так как нефть в придонных слоях моря распадается очень медленно из-за недостатка кислорода.



Нефтяное пятно 24 мая 2010 года, вид из космоса.
Фото: NASA

В чем причина?

Авария на нефтяной платформе Deepwater Horizon признана одной из самых масштабных катастроф в истории человечества. Ее сравнивают с крушением Чернобыльской АЭС и даже называют «нефтяным Чернобылем». Обе катастрофы объединяет одно обстоятельство — с последствиями крушений долгое время не могли справиться, потому что такой сценарий не был предусмотрен в проекте.

По мнению руководителя экологической компании «Гринпис России» Владимира Чупрова, сегодня в нефтяной отрасли вообще нет технологий, которые на 100% исключают возможность возникновения таких катастроф. А когда они все-таки происходят, оказывается, что нет и технологий для ликвидации последствий аварий такого масштаба.

И все же у BP был шанс «подготовиться», ведь специалисты еще до крушения платформы утверждали, что гибель Deepwater Horizon — это лишь вопрос времени.

Нефтяная платформа была спущена на воду в феврале 2001 года. В том же году она была сдана в аренду компании BP, которая и привезла Deepwater Horizon в Мексиканский залив и спустя 9 лет, в феврале 2010 года, начала бурение скважины на месторождении Макондо. Тогда и начались проблемы: работы по бурению производились в спешке. И понятно, ведь платформа ежедневно обходилась BP в полмиллиона долларов, а значит, компании нужно было поскорее начать добывать и зарабатывать. Не учли одного — в случае катастрофы BP ждут огромные финансовые затраты и ответственность за ликвидацию последствий крушения. Но, как уже говорилось, такой сценарий в проект не входил.

Расследованием причин аварии занималось сразу несколько организаций: Министерство внутренней безопасности США и внутренних дел США, Конгресс США и Министерство юстиции США. BP посчитал своим долгом провести собственное расследование причин аварии. 50 специалистов во главе с Марком Блаем, руководителем BP по безопасности операций, занимались выяснением причин катастрофы. В результате компания BP опубликовала доклад, согласно которому главной причиной крушения платформы стал...



Загрязненные нефтью пеликаны. Фото: AFP

... человеческий фактор. Да и причин для «беспокойства» названо всего-ничего — шесть. Более основательный доклад был сделан Бюро по управлению, регулированию и охране океанских энергоресурсов (BOEMRE) и Береговой охраной США. Из 35 причин катастрофы в 21 причине единственным виновником является BP, а в 8 вина компании была признана частичной.

Возможно, в BP были правы, и человеческий фактор действительно стал одной из причин гибели Deepwater Horizon — в погоне за прибылью и в попытке сократить расходы по разработке скважины компания пренебрегла элементарными нормами безопасности. Кроме того, среди причин неудачная конструкция скважины с недостаточным количеством барьеров для нефти и газа, неудачное цементирование, изменения, внесенные в проект по разработке скважины в последний момент.

Частичная вина признается за собственниками нефтяной платформы, компанией Transocean Ltd., и компанией Halliburton, занимавшейся подводным цементированием скважины.

Из-за чего страдает Мексиканский залив?

Итак, «человеческий фактор» деятельности BP на нефтяной платформе Deepwater Horizon обернулся, в первую очередь, глобальной экологической катастрофой. Настолько глобальной, что по своим масштабам эта катастрофа затмила крушение танкера Exxon Valdez на Аляске, судна Prestige в Испании, да и большинство прочих аварий, ранее признававшихся самыми крупными по масштабам разлива нефти.

В нескольких словах последствия крушения платформы выглядят следующим образом.

За 152 дня, которые нефть непрерывно вытекала из поврежденной скважины, в воды залива попало более 5 миллионов баррелей.

Воды Мексиканского залива, как известно, богаты промысловой рыбой, устрицами и креветками, по берегам залива гнездятся редкие виды птиц, а на пляжи залива приезжают отдыхать многочисленные туристы. Но разлившаяся нефть достигла даже территорий прибрежных заповедников и болот, были загрязнены побережья нескольких штатов от Флориды до Луизианы. В последнем был введен почти полный запрет на рыбную ловлю. А пляжи остальных штатов не несколько месяцев закрыты для отдыхающих. Кроме того, было обнаружено мерт-

выми почти 600 морских черепах, 100 дельфинов, более 6000 птиц и еще в течение нескольких следующих лет сохранялась повышенная смертность среди китов и дельфинов

Но наибольшее опасение в среде ученых вызвало влияние последствий аварии на климатообразующее течение Гольфстрим. По некоторым подсчетам температура течения снизилась на 10 градусов. Течение стало разбиваться на отдельные подводные потоки. Были замечены некоторые погодные аномалии. И все это как раз во время разлива нефти после гибели Deepwater Horizon. Конечно,

это может быть лишь совпадением, да и специалисты не пришли к единому заключению по данному вопросу. Однако этот факт до сих пор беспокоит некоторых ученых.



Гражданский протест в GRAND ISLE, LOUISIANA.

Символическое «кладбище», посвященное видам флоры и фауны, погибшим в результате нефтеразлива.

Фото: Katherine Welles

Кто виноват и что было сделано?

После аварии в суды были поданы тысячи исков, главными ответчиками по которым выступили BP и Transocean. Первыми в суды обратились местные рыбаки, собственники жилья в прибрежной зоне, агентства недвижимости и рестораторы. В начале 2012 года к ним присоединились иски от владельцев бизнеса и от правительственных организаций, чьи дела понесли убытки из-за разлива нефти. С исками против BP выступили акционеры компаний, где основными истцами были пенсионные фонды штатов Нью-Йорк и Огайо. Причина исков – «предоставление не соответствующей действительности информации о безопасности бурения в Мексиканском заливе».

BP и Transocean нарушили закон об охране чистой воды, что позволило Министерству юстиции США направить иск в Федеральный суд американского города Новый Орлеан (штат Луизиана). Американское правительство требовало взыскать с компаний штраф в размере от 1,1 до 4,3 тысяч долларов за каждый баррель вытекшей нефти. И если Transocean признала себя виновной и выплатила почти 1,5 млрд долларов штрафа, то представители BP решили «переложить с больной головы на здоровую» и подали иск к Transocean в федеральный суд Нового Орлеана, обвиняя компанию-подрядчика в некачественно выполненных работах и нарушении техники безопасности, что и послужило главной причиной аварии. А раз так, то, по мнению BP, Transocean и обязаны понести материальную ответственность за ликвидацию последствий катастрофы.

Кстати, Transocean не единственная организация, попавшая под «горячую руку» BP. Компания обвинила Cameron International в ответственности за сбой в работе противовыбросового устройства, установленного на скважине. А на Halliburton обрушился иск о «мошенничестве, халатности и сокрытии фактов об использованных материалах». Однако как постановил федеральный судья Карл Барбье, 67% вины за происшедшую аварию лежит на самой BP и только 30% и 3% на компаниях Transocean и Halliburton соответственно. В 2012 году федеральный суд

Редколлегия

Антон Валуйских, главный редактор

Анна Викторова, корреспондент

Михаил Воронов, корреспондент

Денис Захаров, научный редактор

Алексей Киселев-Романов, переводчик, корреспондент

Владимир Кремлев, художник

Кристина Кузнецова, корреспондент

Антон Пантелеев, корреспондент

Ресурсы

www.neftianka.ru, основной сайт проекта

www.neftianka.com, избранные материалы проекта на английском языке

facebook.com/neftianka, страница проекта в социальной сети Facebook

neftianka.livejournal.com, сообщество «Нефтянка» в Живом Журнале

twitter.com/NeftiankaRu, трансляция страницы Facebook facebook.com/neftianka

Контакты

Телефон: +7 (495) 790-99-13

E-mail: info@neftianka.ru

Нового Орлеана вынес решение, налагающий на BP штраф в размере 7,8 млрд долларов США. Это сумма компенсации, которую суд обязал BP выплатить 100 000 истцам, пострадавшим от разлива нефти. Однако по заявлениям представителей компании, выплата данной суммы не является признанием своей вины в произошедшей аварии.

В феврале 2013 года в суде Нового Орлеана началось новое слушание по делу об аварии в Мексиканском заливе. Действующие лица все те же – британская BP, ее партнеры и представители американского правительства, требующие выплаты максимального штрафа, т.е. 4,3 тысячи доллара за каждый баррель попавшей в воду нефти. Британская компания попыталась оспорить этот иск и снизить штраф до 3 тысяч за баррель. Но ход расследования сыграл не на руку BP: оказалось, что один из инженеров компании, Курт Микс, попытался уничтожить переписку, в которой шла речь о важной внутренней информации BP. В частности, о попытках специалистов консервировать скважину после аварии. Также выяснилось, что нефтедобывающей компанией были представлены сведения, преуменьшающие количество вытекшей нефти.

В 2014 году в дело решило вмешаться британское правительство. В своем заявлении оно призвало суд пересмотреть некоторые свои решения в отношении компании BP, а именно – снизить штраф, наложенный на BP. И все же суд Нового Орлеана оказался неумолим и постановил, что «небрежные или умышленные действия британской компании привели к разливу 5 миллионов баррелей нефти в заливе», а значит и ответственность за такие действия должна быть максимальной.

13,7 млрд долларов – цена, которую суд обязал BP выплатить за жизнь 11 человек, погибших в результате аварии, за крупнейшую в истории человечества экологическую катастрофу и за огромный материальный ущерб, который понесли бизнесмены и частные лица.

Кристина Кузнецова