

# Глава 23: Выводы



## Содержание

<b>23</b>	<b>Выводы .....</b>	<b>23-1</b>
23.1	Достижение целей ОВОСиСС .....	23-1
23.2	Взаимодействие с заинтересованными сторонами .....	23-2
23.3	Выводы по оценке воздействия .....	23-4
23.3.1	Обзор .....	23-4
23.3.2	Почвы, грунтовые и поверхностные воды .....	23-6
23.3.3	Качество воздуха .....	23-7
23.3.4	Шум и вибрация .....	23-8
23.3.5	Экология суши .....	23-8
23.3.6	Экология моря .....	23-9
23.3.7	Ландшафт и визуальный обзор .....	23-11
23.3.8	Социально-экономические условия .....	23-11
23.3.9	Охрана здоровья и безопасности населения .....	23-13
23.3.10	Культурное наследие .....	23-14
23.3.11	Экосистемные услуги .....	23-14
23.3.12	Отходы .....	23-15
23.3.13	Незапланированные события .....	23-15
23.3.14	Оценка суммарного воздействия .....	23-16
23.3.15	Оценка трансграничного воздействия .....	23-17
23.4	Экологическое и социальное управление .....	23-18
23.5	Общие выводы .....	23-18

## Таблицы

Таблица 23.1 - Сводная таблица остаточных воздействий выше уровня низкой значимости .....	23-5
---	------

## 23 Выводы

Настоящая глава содержит выводы по оценке воздействия, проведенной для Проекта. Глава представляет целостный взгляд на то, как осуществлялась ОВОСиСС, какие меры по предотвращению и снижению воздействия и управлению рисками были запланированы в Проекте в целях улучшения возможностей разработки, а также представляет обобщенные результаты по оценке воздействия для каждой технической дисциплины.

### 23.1 Достижение целей ОВОСиСС

South Stream Transport привержена принципам реализации надлежащей международной отраслевой практики (НМОП) по отношению к экологической и социальной деятельности на этапах строительства, пусконаладочных работ, эксплуатации и ввода в эксплуатацию. Проект реализуется в соответствии со стандартами и руководящими принципами международного финансирования, в том числе Оценкой воздействия на окружающую среду и социальную сферу (ОВОСиСС). Как указано в **главе 2 «Политика, нормативно-правовая база и административная практика»** (раздел 2.7), применимые стандарты и руководства включают следующее: Стандарты деятельности (PS) Международной финансовой корпорации (МФК), Принципы экватора (EP) III, Общие подходы ОЭСР и Рекомендации Японского банка международного сотрудничества (ЯБМС) для подтверждения социальных и экологических последствий. Согласно этим стандартам и руководствам, настоящая ОВОСиСС отвечает требованиям, предъявляемым к оценке и управлению экологическими и социальными рисками.

**В главе 1 «Введение»** демонстрируется, что морской газопровод «Южный поток» будет способен удовлетворить возросшие потребности европейских стран в иностранном природном газе, обеспечив общий экспортный потенциал в 63 млрд.куб.м/год, которые будут направлены в европейскую газовую сеть. Эта дополнительная возможность, которая является главным преимуществом Проекта, по оценке, составит от 11 до 18 % от общего запланированного объема европейского импорта в 2035 г.<sup>1</sup>. При отсутствии Проекта это преимущество для сообщества не может быть достигнуто.

**В главе 4 «Анализ альтернатив»** представлен анализ технически и финансово осуществимых альтернатив, рассмотренных с учетом технических ограничений, факторов окружающей среды, социально-экономического и культурного наследия, выполненный на этапах технико-экономического обоснования и проектирования. Процесс анализа основывался на требовании проявлять гибкость относительно заключения договоров подряда на строительство с целью принятия наиболее рациональных и экономически эффективных подходов с соблюдением стандартов и обязательств по проекту. В некоторой степени, характеристики и местоположение Проекта были определены факторами, не зависящими от South Stream Transport, в частности, местоположение

---

<sup>1</sup> Основано на расчетах Вуда Маккензи (2013 г.) По оценке Международного энергетического агентства (2013 г.) это составит 14-22 % общей потребности европейского союза в природном газе в 2035 г.

участка берегового примыкания, который был ограничен выбором и местоположением компрессорной станции (КС) «Русская». В связи с тем, что большая часть сооружений Проекта располагается на некотором удалении от берега, реализация Проекта была затруднена вследствие большой глубины и физических характеристик Черного моря, которые повлияли на многие ключевые технические решения, включая выбор трассы трубопровода.

**В главе 5 «Описание проекта»** приведено подробное описание Проекта, на котором основана оценка мероприятий, осуществляемых в рамках Проекта. Базовая информация представлена в каждой технической главе (от 7 до 18) настоящего отчета ОВОСиСС. Кроме того, в каждой технической главе идентифицируются ключевые уязвимые объекты в пределах каждой технической области исследования и описываются их характеристики.

Настоящий отчет ОВОСиСС был подготовлен с учетом определения сферы влияния проекта, приведенном в стандарте деятельности 1 МФК. Сфера влияния проекта включает области, на которые предположительно повлияют главные и ассоциированные объекты Проекта, а в случае суммарного воздействия, - дополнительные воздействия от других разработок, не связанных с Проектом, которые будут иметь место поблизости от зоны реализации проекта и в пределах графика реализации проекта.

## **23.2        Взаимодействие        с        заинтересованными сторонами**

Взаимодействие с заинтересованными сторонами (в том числе обсуждение, консультации и предоставление информации) является ключевым элементом планирования, разработки и реализации проекта. Эффективное взаимодействие с заинтересованными сторонами облегчает оптимальное проектирование, установление отношений с местными сообществами и снижает потенциальный риск задержек за счет идентификации рисков и проблем на ранней стадии.

Компания South Stream Transport намерена вести прозрачный и уважительный диалог с заинтересованными лицами в течение всего срока реализации и существования Проекта. На каждом этапе Проекта принимаются и будут приниматься меры для эффективного взаимодействия, в целях удовлетворения потребностей различных заинтересованных сторон и групп заинтересованных сторон.

**В главе 6 «Взаимодействие с заинтересованными сторонами»** описан подход South Stream Transport к взаимодействию с заинтересованными сторонами, его цели и нормативная база. В этой главе представлена информация о мерах по эффективному взаимодействию, принятых до настоящего времени для процессов ОВОС и ОВОСиСС, а также о мерах, запланированных на будущее. Кроме того, приведена сводка комментариев, высказанных заинтересованными сторонами до настоящего времени, и указаны способы реагирования на эти комментарии в соответствующих главах настоящего отчета ОВОСиСС.

Был разработан план взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС) и процедура рассмотрения жалоб, которая будет внедрена представителями South Stream Transport в сотрудничестве с подрядчиками, чтобы обеспечить рассмотрение жалоб

ответственными лицами и соответствующее и своевременное реагирование. В процедуре рассмотрения жалоб определен порядок получения, регистрации и рассмотрения жалоб, позволяющий отслеживать весь процесс от подачи жалобы до принятия соответствующего решения с затронутыми заинтересованными сторонами.

Подход к взаимодействию с заинтересованными сторонами учитывает нормативные требования и принципы НМОП, при этом ставятся следующие цели:

- обеспечение соответствия законодательным требованиям Российской Федерации, связанным с общественными консультациями и раскрытием информации в процессе ОВОС (как описано в главе 6 - раздел 6.2.1);
- соотнесение с международными стандартами и руководящими принципами финансирования (и НМОП) в отношении ОВОС/СС, в рамках которых проводятся общественные консультации и осуществляется раскрытие информации в процессе ОВОС/СС (как описано в главе 6 - раздел 6.2.2); и
- соотнесение с международными конвенциями и протоколами, относящимися к взаимодействию с заинтересованными сторонами (как описано в главе 6 - раздел 6.2.3).

Эффективное взаимодействие облегчило установление активных благоприятных взаимоотношений между заинтересованными сторонами и инициатором Проекта, South Stream Transport. Ниже представлены темы, наиболее часто обсуждаемые во время консультаций, проведенных до настоящего времени:

- высказывалась озабоченность в отношении потенциально негативного воздействия Проекта на естественную окружающую среду, включая места обитания, расположенные в море, вдоль береговой линии и на берегу;
- местные жители считали, что газ, транспортируемый в рамках проекта, должен поставляться местным сообществам, расположенным поблизости от планируемого трубопровода;
- проявлялась озабоченность в отношении безопасности Проекта и выяснялось, какие меры запланированы на случай аварийной ситуации;
- поднимались проблемы, затрагивающие различные социальные аспекты, включая ожидаемое воздействие проекта на местные сообщества и развитие туризма;
- высказывалась озабоченность в отношении потенциального воздействия Проекта на интенсивность движения и качество дорог и подъездных путей;
- задавались вопросы о местоположении сооружений Проекта, выборе трассы трубопровода и рассмотренных альтернативных вариантах;
- задавались вопросы о процессах ОВОС и ОВОС/СС;
- задавались вопросы о взаимодействии с заинтересованными сторонами и гарантиях того, что проблемы и жалобы будут учтены; и
- задавались вопросы о возможности создания рабочих мест для местного населения и порядке подачи соответствующих заявлений.

## 23.3 Выводы по оценке воздействия

Процесс ОВОС является систематическим подходом к определению экологических и социальных последствий реализации проекта, а также описанию мер по смягчению последствий, управлению и мониторингу, которые будут реализованы для устранения этих воздействий. В конечном счете это позволяет соответствующим сторонам принимать обоснованные решения о предложениях по реализации проектов и позволяет потенциально задействованным заинтересованным сторонам принять участие в этом процессе. Оценка воздействия была основана на методологии, представленной в **главе 3 «Методология оценки воздействия»**. Вероятное воздействие на ключевые уязвимые объекты прежде всего оценивалось на основании матрицы значимости воздействия, в которой рассматривается восприимчивость уязвимых объектов и величина воздействия. Также учитывалось воздействие незапланированных событий, суммарное воздействие и трансграничное воздействие.

Значимость воздействия оценивалась при наличии и при отсутствии смягчающих мер. При оценке значимости воздействия без принятия смягчающих мер учитывались средства контроля риска. Важно отметить, что воздействие без смягчающих мер не представляет фактическую степень воздействия, оказываемого Проектом, и включено в настоящий Отчет ОВОС/СС для облегчения понимания того, как и почему были определены меры по смягчению последствий.

Остаточное воздействие – это то, что остается после применения мер по смягчению воздействия и управлению, и, таким образом, является окончательным уровнем прогнозируемого воздействия, связанного с разработкой Проекта. Общие выводы по остаточному воздействию приведены ниже.

### 23.3.1 Обзор

После реализации мер по контролю риска, мер по управлению и снижению отрицательного воздействия, остаточные экологические и социальные последствия Проекта обычно оценивались как воздействия от **незначительного** до **низкого** уровня. Три исключения, когда воздействие было оценено выше **низкого** уровня, представлены в таблице 23.1 ниже.



**Таблица 23.1 Сводная таблица остаточных воздействий выше уровня низкой значимости**

Дисциплина	Этап	Деятельность и уязвимые объекты	Значимость остаточного воздействия	Продолжительность/ частота
Ландшафт и визуальный обзор	Строительство	Воздействие на ХЛТ на холмистом плато и внешний вид местности для посетителей православного русского и армянского кладбища в Варваровке, жителей северо-восточной части Варваровки, жителей, проходящих по дороге вдоль крутого откоса, или отдыхающих, прогуливающихся по морской косе или катающихся на прогулочных катерах.	Умеренная	Постоянное и непосредственное для посетителей православного русского и армянского кладбища в Варваровке, жителей северо-восточной части Варваровки, отдыхающих, прогуливающихся по дороге вдоль крутого откоса.  Краткосрочное и временное для отдыхающих, прогуливающихся по морской косе или катающихся на прогулочных катерах.
Социально-экономическая	Строительство	Уменьшение визуальной ценности ландшафта для жителей северо-восточной части Варваровки в связи с шумовым воздействием Объездной дороги Варваровки; шумовое воздействие на этапе пуско-наладочных работ трубопровода; вид на шумовой барьер вдоль объездной дороги и ограниченные виды на строительные работы на наземном участке строительства.	Умеренная	Краткосрочное и временное

*Продолжение ...*

Дисциплина	Этап	Деятельность и уязвимые объекты	Значимость остаточного воздействия	Продолжительность/ частота
Охрана здоровья и безопасность и населения	Строительство	Повышенный риск транспортных происшествий для жителей поселка Рассвет из-за высокой транспортной нагрузки, связанной со строительством, на главной дороге, идущей через сообщество. Смягчающие меры будут включать снижение нагрузки и обеспечение транспортной безопасности, специальный инструктаж водителей и регулирование скорости в рамках плана управления движением строительным потоком в ПУС для участка берегового примыкания.	Низкая/умеренная	Краткосрочное и временное
Культурное наследие	Строительство	Ожидается воздействие на один объект культурного наследия, находящийся в морской зоне - амфора RU-MCH-003 будет поднята на поверхность до начала строительства. Кроме того, будет сокращена буферная зона для объекта RU-MCH-004 (обломки судна) примерно до 70 м (из-за геотехнических ограничений) вместо 150 м, предусмотренных Проектом.	Умеренная	Постоянное (RU-MCH-003)/краткосрочное (RU-MCH-004)

*Конец таблицы.*

Указанные ниже разделы содержат более подробные сведения.

### 23.3.2 Почвы, грунтовые и поверхностные воды

Воздействие на почву может быть связано с использованием и хранением материалов, расчисткой земель и выемкой грунта. При наличии смягчающих мер, включая стандартные меры контроля почвы и эрозии и меры адекватного предотвращения проливов, остаточное воздействие на почву оценивается как воздействие **НИЗКОЙ**

значимости. Это относится к этапу строительства и пусконаладочных работ, и к этапу эксплуатации, и включает участок берегового примыкания в пределах зоны реализации проекта.

Воздействие на качество и динамику подземных вод может быть связано с использованием и хранением материалов, контролем подземных вод, распространением существующего загрязнения из-за земляных работ и гидроиспытаний. При наличии смягчающих мер, включая план по предупреждению и ликвидации проливов, остаточное воздействие на подземные воды оценивается как воздействие **низкой** значимости. Это относится к этапу строительства и пусконаладочных работ, этапу эксплуатации и этапу вывода из эксплуатации.

Воздействие на поверхностные воды на участке берегового примыкания в зоне реализации проекта может быть связано с использованием и хранением материалов, стоком поверхностных вод на нарушенной земле и в местах пересечения рек (трубопроводом и подъездной дорогой). Воздействие на этапе эксплуатации не ожидается. При наличии смягчающих мер остаточное воздействие будет на уровне значимости от **незначительного** до **низкого**.

### 23.3.3 Качество воздуха

При реализации Проекта существует возможность выбросов из зональных, точечных и мобильных источников. Это включает выбросы выхлопных газов от строительных транспортных средств и установок, дизельных генераторов и морских судов. Кроме того, будет образовываться пыль из-за движения транспорта и земляных работ. Выбросы из других источников (например, небольшое количество выбросов при продувке во время техобслуживания) также вероятны на этапе эксплуатации, хотя такие выбросы будут минимальными и (или) нечастыми. Следовательно, воздействие во время эксплуатации, как ожидается, будет незначительной величины, что в результате дает **несущественную** значимость воздействия.

Таким образом, оценка качества воздуха была сосредоточена на воздействиях на этапе строительства, при этом были использованы установленные методы моделирования качества воздуха и консервативные допущения, что позволило оценить окончательное воздействие проекта на качество воздуха. В результате исследования с учетом потенциально затронутых уязвимых объектов и существующих базовых условий, воздействие Проекта на качество воздуха было оценено как воздействие на уровне значимости от **незначительного** до **низкого** для всех загрязнителей.

Несмотря на несущественное воздействие Проекта на качество воздуха, будут приняты различные надлежащие меры для минимизации выбросов в атмосферу. Мониторинг также будет осуществляться на этапе строительства, чтобы подтвердить, что качество окружающего воздуха остается в допустимых пределах для защиты здоровья людей.

На этапе строительства возможен выброс существенного количества парниковых газов (ПГ). В связи с этим South Stream Transport разработает план мониторинга в целях отслеживания количества выбросов ПГ на этапе строительства.

### 23.3.4 Шум и вибрация

Была осуществлена оценка воздействия шума и вибрации, связанных со строительством, при наихудшем случае. Результаты позволяют прогнозировать, что воздействие шума и вибрации будут **незначительно** для существующих уязвимых объектов, граничащих с Проектом, за исключением уязвимого объекта №4 (группа жилых домов в северо-восточной части Варваровки), где прогнозируется воздействие **высокого** уровня. Уязвимый объект №4 главным образом подвергается шуму от дорожного транспорта, проходящего по объездной дороге через Варваровку, и **высокая** значимость воздействия прогнозируется только в периоды наиболее интенсивного движения транспортных средств. Смягчающие меры предлагаются в виде установки шумового экрана вдоль границы объездной дороги через Варваровку. После принятия смягчающих мер влияние шума прогнозируется как воздействие **низкой** значимости.

На участке планируемого строительства коттеджного поселка «Лесная поляна» (Уязвимый объект №5), оценка которого приведена в **главе 14 «Оценка воздействия на социально-экономические условия»**, прогнозируется **высокий** уровень воздействия. Однако ожидается, что эта территория будет застроена и заселена не раньше, чем завершится этап строительства. Таким образом, значимость воздействия в этом месте также оценивается как **несущественная**. Если заселение произойдет на этапе строительства, будет рассмотрена возможность принятия надлежащих мер по снижению уровня шума, позволяющих выполнить определенные критерии.

Оценка работ на этапе пусконаладки (очистка, калибровка и осушение) показала, что большинство уязвимых объектов подвергнется воздействию **высокого** уровня в период предварительной компрессии в связи с использованием бустер-компрессоров. За счет использования малозумной модели установки, тщательного выбора места расположения и установки акустических стенок/экранов, практически возможно снизить шумовые воздействия до **низкой** значимости. Эти воздействия будут временными и краткосрочными.

Значимость воздействия вибрации на этапе строительства была оценена как **несущественная**.

Итак, оценка этапа строительства показала, что воздействие шума и вибрации будет **несущественным**.

Оценка работ, связанных с выводом из эксплуатации, будет осуществлена на этапе строительства, когда будут известны точные условия и уязвимые объекты. Однако ожидается, что воздействие работ на этапе вывода из эксплуатации может быть соответственно смягчено до уровня значимости от **несущественного** до **умеренного**.

### 23.3.5 Экология суши

Существует потенциальная вероятность воздействия Проекта на охраняемые территории (заповедник «Утриш», «Дельта Кубани», защищенная Рамсарской конвенцией, и участок охраны птиц на дельте Кубани, хотя экологический след Проекта не пересекает указанные территории), естественные места обитания (согласно определению PS6 МФК) и

ряд видов, занесенных в Красный список МСОП и Красные книги Российской Федерации и Краснодарского края (включая черепаху Никольского *Testudo nikolskii* - вид, классифицированный на международном уровне как находящийся под критической угрозой исчезновения).

Потенциальные виды воздействия на этапе строительства и пусконаладочных работ включают потерю и деградацию мест обитания, непосредственную гибель или поражение отдельных особей, фрагментацию и отсечение мест обитания. Однако ожидается, что эти воздействия можно предотвратить путем учета экологических уязвимых объектов при разработке Проекта и (или), где уместно, путем реализации мер по снижению воздействия, включая предоставление плана мероприятий биологического разнообразия (ПДБ), что позволит уменьшить величину всех воздействий до низкого - незначительного уровня. Соответственно, ожидаемое остаточное воздействие для всех объектов, независимо от их чувствительности, оценивается как **низкое** или **незначительное**.

При оценке также учтена потенциальная способность Проекта оказывать воздействие на объекты суши во время ввода в эксплуатацию. Хотя ожидается, что воздействия на этом этапе будут относительно ограничены, существует потенциальная возможность, что Проект может оказать воздействие вплоть до умеренной значимости, при отсутствии смягчающих мер. Это связано с потенциальным риском гибели и поражения черепахи Никольского и других видов герпетофауны во время проведения планового техобслуживания. Были предложены меры по снижению воздействия, которые позволят снизить величину всех воздействий на этом этапе для всех уязвимых объектов до **незначительной** или **низкой**.

Невозможно полностью оценить воздействие вывода из эксплуатации на данном этапе, однако в ОВОСиСС рассмотрены два сценария: консервация линейной части трубопровода на месте и демонтаж трубопровода, при этом первый вариант создает воздействие, во многом аналогичное воздействию на этапе эксплуатации, в то время как последний вариант создает воздействие, во многом аналогичное воздействию на этапе строительства. Соответственно, полагается, что при применении смягчающих мер, аналогичных мерам на этапах строительства и эксплуатации, остаточное воздействие для всех уязвимых объектов на этапе вывода из эксплуатации будет **несущественным**.

Оценка учитывает требования стандарта PS (6) МФК, в частности, относительно определения критического местообитания. Соответственно была проведена отдельная оценка критического местообитания, представленная в Приложении. В соответствии со стандартом PS6 МФК, предложены меры по снижению отрицательного воздействия (включая предоставление ПДБ), которые позволят достичь общего увеличения показателей биоразнообразия для этих объектов.

### 23.3.6 Экология моря

Черное море - крупнейший в мире аноксический бассейн. Эти условия объясняются наличием четкого постоянного пикноклина на глубине 150-200 м, который ограничивает вертикальный водообмен между поверхностными и глубинными водами, создавая уникальную химическую и биологическую среду. Воды с гипоксическими или полностью

аноксическими условиями обычно не могут поддерживать существование постоянных популяций, зависящих от аэробного дыхания.

В ОВОСиСС рассмотрены потенциальные воздействия на основные типы местообитания (бентические места обитания на рыхлом субстрате и заросли морской водоросли в оксических и субоксических водах шельфа, и микробные сообщества главным образом в аноксических водах абиссальной равнины), и виды, сведенные в такие группы как планктон, бентические сообщества, рыбы, морские птицы и морские млекопитающие, с указанием охранного статуса определенных областей и видов. На этапах строительства и пусконаладочных работ оказывается потенциально наибольшее воздействие на уязвимые морские объекты, в частности, на бентические сообщества. Остаточные воздействия на бентос смягчаются до **низкого** или **незначительного** уровня через различные средства контроля проекта и меры по снижению воздействия, включая строгое соблюдение соответствующих экологических стандартов, оптимальный выбор технологий и комплексное экологическое управление. Шумовое воздействие, связанное со строительными работами, является очень краткосрочным, так что маловероятно, что это вызовет гибель или увечья морских млекопитающих, поэтому его значимость оценивается как **низкая**.

Потенциальные воздействия на этапе эксплуатации связаны с непосредственным присутствием трубопровода на морском дне, а также с изменением структуры мест обитания и беспокойством, вызванным проверкой и техобслуживанием. Эти виды воздействия потенциально имеют умеренную степень до применения смягчающих мер. Воздействия, связанные с эксплуатацией, в значительной степени могут быть смягчены путем обеспечения устойчивости труб на морском дне и контроля работы судов во время проверки и техобслуживания. Указанные меры позволят снизить уровень воздействия на морские объекты на этапе эксплуатации и ввода в эксплуатацию до **низкого**. Воздействия на этапе вывода из эксплуатации, как ожидается, будут аналогичны воздействиям, определенным для этапа строительства.

Появление критического места обитания было определено в соответствии с рекомендациями МФК. Зона реализации проекта находится в пределах критической среды обитания Уровня 2, что было определено на основании критерия МФК для исчезающих, миграционных и стайных видов (некоторые пелагические рыбы, морские птицы и китообразные). Следует отметить, что зона реализации проекта, сама по себе, не представляет особую среду обитания, не повторяемую в других местах российской части Черного моря; она просто является частью более широкой зоны, отвечающей необходимым критериям. Поскольку Проект не имеет масштабных возможностей для воздействия на такие большие области, оценка воздействия, касающегося критических мест обитания, сосредоточена на видах, для которых такая среда обитания считается критически важной, а не на самой среде обитания. После принятия смягчающих мер, программа исследований и мониторинга позволит обеспечить соблюдение требований стандарта PS6 МФК по отсутствию общих потерь биоразнообразия.

### 23.3.7 Ландшафт и визуальный обзор

Оценка ландшафта и внешнего вида показала, что на этапе строительства и пусконаладочных работ остаточное воздействие на характерные ландшафтные территории (ХЛТ) холмистого плато будет **умеренным**, а для морских ХЛТ воздействие будет **низким**. В отношении потенциальных групп уязвимых объектов визуального характера ожидается пять неблагоприятных остаточных воздействий **умеренного** уровня, семь неблагоприятных остаточных воздействий **низкого** уровня и одно воздействие **несущественного** уровня.

Пять групп объектов под воздействием существенного (умеренного и выше) уровня - это посетители православного русского и армянского кладбища в Варваровке, жители северо-восточной части Варваровки, жители, проходящие по дороге вдоль крутого откоса, отдыхающие, прогуливающиеся по морской косе и катающиеся на прогулочных катерах.

Это рассматривается как кратковременное косвенное воздействие на этапе строительства, что может быть дополнительно снижено после консультаций с затронутыми сторонами, которые позволят лучше оценить восприимчивость уязвимого объекта и более точно измерить величину потенциальных воздействий.

На этапе строительства и пусконаладочных работ полагается, что посетители православного русского и армянского кладбища в Варваровке и жители северо-восточной части Варваровки потенциально могут испытать значительные воздействия, связанные с Проектом. Эти воздействия являются прямыми и долговременными, но могут быть потенциально уменьшены путем посадки защитной полосы растительности.

Остаточное воздействие на определенный ландшафт и на эстетический аспект на этапе эксплуатации будет на уровне от **несущественного** до **низкого** после реализации средств контроля проекта и мер по снижению воздействия. На этапе вывода из эксплуатации существенные воздействия не ожидаются.

### 23.3.8 Социально-экономические условия

В отношении экономических видов воздействия оценка показала, что Проект приведет к ограниченному временному благоприятным воздействиям на экономические условия за счет дополнительной занятости и повышенного спроса на товары и услуги на этапе строительства и пусконаладочных работ. В долгосрочной перспективе также идентифицированы благоприятные виды воздействия на экономику на национальном уровне, связанные с увеличением доходов для российской газовой промышленности и федерального правительства, вследствие увеличения экспорта российского газа, которое позволит обеспечить Проект.

На этапе строительства и пусконаладочных работ, существует потенциальная возможность **низкого** неблагоприятного воздействия на экономические условия до применения смягчающих мер, в отношении санаторных комплексов «Шингари» и «Дон», и туристического сектора города-курорта Анапы, прежде всего из-за воздействия на внешний вид побережья, что может повлиять на клиентов этих двух фирм, и таким образом потенциально уменьшить доходы для фирм. Исследование рыбного промысла



(см. Приложение 14.1 Исследование рыбного промысла) показало, что Проект вряд ли окажет заметное воздействие на рыбные ресурсы или на рыболовство в целом (возможны отдельные воздействия на занятость или местный бизнес) на этапе строительства в прибрежной и морской зонах. Соответственно, воздействие на рыболовство будет **несущественным**. Требование временного и безвозвратного землеотвода для Проекта также вызовет **низкое** неблагоприятное воздействие из-за утраты виноградников агрофирмы «Кавказ» (фонд «Юг») с соответствующим потенциальным вытеснением рабочей силы.

Применение смягчающих мер, включая постоянные консультации с заинтересованными сторонами, процедуру рассмотрения жалоб и, где уместно, схемы компенсации, позволит снизить остаточное воздействие до **незначительного** в отношении санаторных комплексов «Шингари» и «Дон», и туристического сектора города-курорта Анапы. Применение процедуры рассмотрения жалоб и, где уместно, схемы компенсации, также относится к рыбным хозяйствам и работникам агрофирмы «Кавказ» (фонд «Юг»), потерявшим места из-за утраты виноградников. В качестве дополнительной смягчающей меры также может быть применена схема восстановления средств к существованию. С учетом потенциальной возможности воздействия на средства к существованию, полагается, что величина остаточного воздействия останется **низкой**.

Существует потенциальная возможность умеренного неблагоприятного воздействия до принятия смягчающих мер на конферму в Варваровке, в худшем случае будет нарушен их маршрут верховой езды. Однако даже при наихудшем развитии событий применение смягчающих мер, в том числе схемы управления компенсациями и схемы восстановления средств к существованию, позволит уменьшить значимость неблагоприятного воздействия до **низкого** уровня. В отношении воздействия на сообщество, реализация проекта на этапе строительства также может привести к неблагоприятным остаточным воздействиям **низкой** значимости для посетителей пляжей Сукко и Шингари, и также на эстетический аспект для посетителей кладбища в Варваровке. На этапе строительства и пусконаладочных работ существует потенциальная возможность снижения привлекательности мест проживания для жителей из-за шумового и визуального воздействия. При применении мер, указанных в оценках шумового и визуального воздействия, эти воздействия могут быть частично смягчены. Однако остаточные воздействия **умеренной** значимости, связанные со снижением привлекательности мест проживания, как ожидается, останутся актуальными для жителей северо-восточной части Варваровки в течение короткого промежутка времени.

На этапе эксплуатации ожидается благоприятное воздействие на экономику на национальном уровне, связанное с повышением спроса на российские товары и услуги (газ) и увеличения доходов, налоговых и лицензионных выплат для правительства. На этапе эксплуатации не ожидается неблагоприятных остаточных социально-экономических воздействий, связанных с Проектом.

В отношении прав человека не идентифицировано существенных неблагоприятных потенциальных воздействий, которые не могли бы быть смягчены путем соблюдения разработанной стратегии, планов и процедур, а также путем взаимодействия с сообществом. Кроме того, экологический и социальный комплексный анализ показывает, что риски в отношении прав человека могут измениться за время реализации Проекта от



этапа строительства и пусконаладочных работ до этапа вывода из эксплуатации. Комплексный анализ, проводимый в отношении прав человека, основан на методе последовательных приближений, при котором регулярно исследуются деловые операции и условия операций.

### 23.3.9 Охрана здоровья и безопасности населения

На этапах строительства и пусконаладочных работ местные сообщества получают возможность непосредственного трудоустройства на участке берегового примыкания. Закупки товаров и услуг также косвенно позволяют увеличить занятость в более широкой области. Масштабы местной занятости относительно невелики, однако при малом эффекте последствия будут благоприятными. Люди, непосредственно нанимающиеся на эти места, их семьи и лица, находящиеся на иждивении, смогут улучшить здоровье и благосостояние благодаря повышению финансового благополучия и социально-экономического статуса.

Требования, предъявляемые к инфраструктуре и логистике Проекта, означают, что неизбежно существуют некоторые отрицательные воздействия для определенных групп населения. Большие строительные площадки и транспортные коридоры с интенсивным движением могут нарушать функционирование местных сообществ и способствовать ухудшению здоровья.

South Stream Transport примет соответствующие меры, чтобы уменьшить такие нарушения за счет средств контроля проекта и других мер по снижению воздействия, позволяющих регулировать движение транспорта, шум от транспортных средств и шум от установки, используемых в рамках проекта. Кроме того, будет поддерживаться связь с местными сообществами, чтобы обеспечить своевременное рассмотрение жалоб.

Оценка здоровья и безопасности сообщества показала, что после реализации средств контроля проекта и мер по снижению воздействия на этапе строительства и пусконаладочных работ будет наблюдаться одно остаточное воздействие от **низкой до умеренной** значимости: повышенный риск транспортных происшествий для жителей поселка Рассвет из-за высокой транспортной нагрузки, связанной со строительством, на главной дороге, идущей через сообщество.

Шумовое воздействие на жилые дома в части Варваровки из-за транспорта, проходящего по объездной дороге через Варваровку, и из-за использования компрессора оценивается как воздействие **низкой** значимости для здоровья.

На этапе эксплуатации не было идентифицировано существенных воздействий, которые могли бы принести экономическую выгоду Российской Федерации, а также вызвать существенные расходы на инфраструктуру и инициативы, прямо или косвенно улучшающие здоровье нации. Обязательство компании South Stream Transport проводить консультации с местными сообществами, как ожидается, позволит успокоить население в отношении потенциальных проблем в связи с эксплуатацией Проекта, по мере разглашения и публикации сведений о принятии мер безопасности.

### 23.3.10 Культурное наследие

На этапе строительства и пусконаладочных работ существует потенциальная возможность воздействия на наземные объекты культурного наследия RU-TCH-02, RU-TCH-06 (деревенское кладбище в Варваровке, армяно-русское кладбище). За счет применения таких мер по снижению воздействия, как план управления культурным наследием и наблюдение представителя-археолога, остаточное воздействие будет снижено до уровня от **незначительного** до **низкого**. Остаточное воздействие на наземные объекты на этапе строительства и пусконаладочных работ не ожидается.

На этапе строительства и пусконаладочных работ наиболее высока вероятность воздействия на морские объекты культурного наследия. Однако после реализации мер по контролю риска и смягчающих мер, включая тщательный выбор маршрута, нацеленных на предотвращение и снижение воздействия на восприимчивые морские объекты культурного наследия, многие виды воздействия уменьшаются до уровня от **незначительного** до **низкого** за исключением двух объектов культурного наследия, для которых остается **умеренное** остаточное воздействие из-за того, что минимальное буферное расстояние 150 м не может быть соблюдено, и один объект должен быть перемещен.

Исключением является беспокойство в отношении неизвестных в настоящее время морских археологических объектов, потенциально остается возможность неблагоприятного воздействия от незначительной до высокой значимости. Однако после реализации процедуры обращения с археологическими находками, значимость остаточного воздействия минимизируется.

Воздействия на этапах эксплуатации и пусконаладочных работ касаются прибрежной и морской зон. Эти виды воздействия потенциально имеют умеренный-высокий уровень до применения смягчающих мер. Однако воздействия на этапах эксплуатации в значительной степени смягчаются путем соблюдения защитной буферной зоны, применения устройств контроля кабеля, минимальной промывки пропеллера или подруливающего устройства и предотвращения ударов за счет осторожного маневрирования. Эти меры позволят уменьшить остаточные воздействия на морские объекты культурного наследия до **незначительного** уровня.

### 23.3.11 Экосистемные услуги

Значения, которые бенефициары экосистемных услуг придавали экосистемным товарам и услугам, соответственно рассматриваются в процессе ОВОСиСС.

Оценка позволила идентифицировать пять приоритетных услуг, на которые Проект, вероятно, будет воздействовать на этапе строительства и пусконаладочных работ: зерновые культуры; регулирование качества почвы; туризм и региональные ценности; культурные и духовные ценности; разнообразие диких видов. На этапе эксплуатации не было идентифицировано приоритетных услуг.

Идентифицируются меры, нацеленные на прогнозирование и предотвращение воздействия на объекты, а в случаях, когда предотвратить воздействие невозможно, - на

его минимизацию. При условии, что меры по снижению отрицательного воздействия будут успешно реализованы, в рамках Проекта будет существовать возможность уменьшить все отрицательные воздействия, связанные с Проектом, до такой степени, чтобы все воздействия после применения таких мер сократились до **несущественного** или **низкого** уровня.

Регламентирование уровня опасности было определено как дополнительная приоритетная услуга для этапа вывода из эксплуатации, если будет выбран вариант извлечения трубопровода. Однако, поскольку подход еще не определен, а также в связи с высокой степенью неопределенности при оценке воздействий на протяжении такого срока, будет необходимо определить надлежащие меры по снижению отрицательного воздействия на основании оценки рисков, проведенной ближе ко времени этапа вывода из эксплуатации. Ожидается, что суммарное воздействие Проекта и других операций не будет существенным для бенефициаров экосистемных услуг.

### **23.3.12 Отходы**

При оценке были определены потоки отходов, которые будут производиться на этапах строительства, пусконаладочных работ и эксплуатации, а также доступность и пригодность существующих объектов управления отходами. Для снижения воздействия, насколько это возможно, рекомендованы меры по снижению отрицательного воздействия, включая внедрение плана ESMP, охватывающего Проект в целом.

При использовании существующей свалки «полигон Альфа» для утилизации неопасных отходов проекта воздействие по оценкам должно быть умеренным. Ожидается, что свалка будет закрыта, и в 2016 г. ей на смену придет спроектированный объект. Даже при отсутствии такого объекта, очень малое количество неопасных отходов, для которых требуется свалка, означает, что воздействие от использования «полигона Альфа» будет **несущественным**.

При условии внедрения всех мер по снижению отрицательного воздействия, общее воздействие от управления отходами при реализации Проекта оценивается как **несущественное**.

### **23.3.13 Незапланированные события**

Незапланированные события – это события, возникновение которых не ожидается в ходе обычной деятельности по Проекту на этапах строительства и эксплуатации, например, аварии. Соответственно, экологические и социальные последствия незапланированного события, если таковое все же произойдет, часто могут быть существенными.

В настоящей ОВОСиСС используется системный подход для идентификации различных незапланированных событий, прежде всего связанных с морскими авариями и нарушением целостности трубопровода, потенциально могущих вызвать существенные экологические и социальные последствия. В отношении управления незапланированными событиями, прежде всего следует приложить все усилия, чтобы свести к минимуму вероятность незапланированного события. Таким образом, для Проекта был принят следующий подход:

- использовать средства контроля проекта, основанные на НМОП, чтобы минимизировать вероятность инцидента; и
- разработать план реагирования в случае незапланированного события.

В настоящей ОВОСиСС приведена информация о различных исследованиях на основе моделирования, проведенных, чтобы спрогнозировать вероятность незапланированных событий (морские проливы, разрыв трубопровода, пожар) и выводится заключение, что вероятность таких существенных событий низка, ниже уровней, определенных в соответствии с критериями приемки в промышленности. Тем не менее, South Stream Transport вместе с подрядчиками разрабатывают планы реагирования на аварийные ситуации, чтобы обеспечить быстрое реагирование на маловероятное событие, потенциально могущее привести к неблагоприятным экологическим и (или) социально-экономическим последствиям. Такие планы будут содержать меры, нацеленные на минимизацию воздействия от незапланированных событий, включая планы по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти; обеспечение наличия медицинских материалов и средств пожаротушения, использование охранных зон трубопровода и меры, разработанные для повышения благосостояния рабочих в целях минимизации потенциальных рабочих или правовых конфликтов. Планы реагирования на аварийные ситуации Проекта должны быть объединены с региональными и национальными планами по мере необходимости.

### **23.3.14 Оценка суммарного воздействия**

**Глава 20 «Оценка суммарного воздействия»** содержит оценку потенциальных суммарных воздействий. В соответствии с рекомендациями МФК определяется потенциальная возможность наложения (пространственного и (или) временного) воздействия Проекта на воздействия других проектов/разработок, которое может привести к существенным суммарным воздействиям. Оценка суммарного воздействия (ОСВ) включает рассмотрение возможности суммарного воздействия компрессорной станции «Русская» (который определяется как ассоциированный объект), а также жилых и комбинированных объектов, которые разумно идентифицируются и находятся в близости от Проекта.

Проект характеризуется относительно редкими и (или) незначительными воздействиями на этапе эксплуатации, в то же время остальные объекты, включенные в ОСВ, почти исключительно береговые. В связи с этим ОСВ в значительной степени сосредоточен на потенциальной возможности суммарных воздействий, связанных с береговыми строительными работами в рамках Проекта. Где возможно, ОСВ основывается на информации, полученной из существующих планов разработки и исследований оценки воздействия, особенно ОВОС, подготовленной для подключения к единой системе газоснабжения, включая оценку компрессорной станции «Русская».

В ОСВ учитывается потенциальная возможность суммарных воздействий в каждой из технических дисциплин, где Проект может создать воздействия и таким образом способствовать суммарному воздействию. Следовательно, в ОСВ учитывается потенциальное суммарное воздействие на почвы, подземные воды и поверхностную воду; качество воздуха; шум; биологическое разнообразие на суше и море; ландшафт и

визуальные уязвимые объекты; социально-экономические воздействия (включая благоприятные воздействия); экосистемные услуги; культурное наследие; отходы; наземный транспорт.

Результаты ОСВ не показали наличия неблагоприятных экологических или социальных суммарных воздействий, которые могут оказаться существенными, в основном благодаря степени смягчения, предлагаемой компанией South Stream Transport для Проекта.

В дополнение к вышесказанному, с учетом принятия условия, что компрессорная станция «Русская» определяется как ассоциированный объект, была предпринята отдельный суммарный анализ, где учитывались потенциальные воздействия Проекта и КС «Русская», как если бы они были единым объектом. Этот суммарный анализ выявил ряд областей, где соотнесение подходов к смягчению воздействий и интеграция планов смягчения и планов управления будут выгодны в отношении сокращения потенциальных суммарных экологических и социальных воздействий. South Stream Transport будет использовать результаты суммарного анализа, чтобы обсудить возможности соотнесения подходов к смягчению воздействий и управлению с «Газпром Инвест».

### **23.3.15 Оценка трансграничного воздействия**

Были оценены потенциальные возможности Проекта создавать трансграничные воздействия во время запланированных действий. Это включает оценку влияния на качество воздуха из-за движения транспорта, производства отходов, распространения подводного шума на рыб и морских млекопитающих, и влияния на мигрирующих птиц и рыб. В **главе 19 «Оценка трансграничного воздействия»** обсуждаются поочередно все указанные темы без идентификации трансграничных существенных воздействий, связанных с этими запланированными действиями.

Оценка была также проведена в отношении потенциальной возможности трансграничных воздействий из-за незапланированных событий, включая нарушение международной подводной инфраструктуры, несчастные случаи на море, приводящие к разливам нефти, которые могут затронуть соседние с Россией черноморские страны, случайное введение инвазивных чужеродных видов в морскую среду и потенциальные незапланированные выбросы газа. Некоторые незапланированные события (например, разливы нефти) действительно могут потенциально вызвать существенные трансграничные воздействия, однако риски, как полагается, являются приемлемыми благодаря принятию мер по минимизации вероятности и последствий таких происшествий. В рамках Проекта также будут применены действующие международные рекомендации, разработанные с целью предотвращения трансграничного перемещения инвазивных морских видов.

Кроме того, трубопроводы Проекта будут разработаны в соответствии с национальными и международными признанными стандартами, в то же время для Проекта разработаны специальные критерии проектирования, учитывающие стандарты проектирования Российской Федерации и международные отраслевые стандарты, с целью минимизации риска отказов трубопровода, которые могут привести к крупномасштабным выбросам газа.

## 23.4 Экологическое и социальное управление

Как указано в **главе 20 «Система социально-экологического управления»**, система управления охраной окружающей среды, здоровья и безопасности жизнедеятельности (HSSE-IMS) являясь важной частью корпоративной системы управления South Stream Transport. Потенциальные воздействия заметно различаются для разных этапов проекта, при этом многие связанные со строительством воздействия прекращаются на этапе эксплуатации. В связи с этим HSSE-IMS включает отдельные планы управления для различных этапов. Планы экологического и социального управления (ESMP) были разработаны с целью использования всех средств контроля, мер смягчения и управления, а также обязательств по мониторингу в рамках ОВОСиСС. Соблюдение этих планов будет являться условием любых контрактов строительства и эксплуатации в связи с Проектом.

## 23.5 Общие выводы

Как указано в Правиле техники безопасности, охраны здоровья и окружающей среды, компания South Stream Transport стремится к экологически и социально ответственному управлению, в соответствии с национальным, международным и Европейским законодательствами, и международно-признанными стандартами в области здравоохранения и безопасности, охраны окружающей среды и социальной деятельности. Это корпоративное Правило распространяется на всех сотрудников и на все виды деятельности, оно является руководящим принципом для стратегии, менеджмента, решений и действий, оно включено в документы, регулирующие отношения с поставщиками и подрядчиками, и регулирует отношения с СП и другими деловыми партнерами.

Правило корпоративной социально-экологической ответственности, приведенное ниже, иллюстрирует стремление South Stream Transport к интеграции социальных, экономических, экологических факторов и системы управления, которые необходимо учитывать в повседневном ведении бизнеса, в процессе проектирования, строительства и эксплуатации морского трубопровода «Южный поток».

Таким образом эта стратегия является фундаментом для обязательства South Stream Transport к систематическому предотвращению и снижению риска неблагоприятных экологических и социальных воздействий, связанных с Проектом, или, где это невозможно, к компенсации и возмещению воздействия на уязвимые объекты. South Stream Transport стремится обеспечить надлежащие планы мониторинга и планы управления для смягчения этих воздействий, что осуществляется посредством HSSE-IMS и ESMP, а также стремится вести постоянный адекватный диалог с заинтересованными лицами в течение всего срока реализации и существования Проекта. При условии, что меры по снижению отрицательного воздействия, описанные в данной оценке, будут успешно реализованы, в рамках Проекта будет существовать возможность уменьшить наиболее отрицательные воздействия, связанные с Проектом, до такой степени, чтобы большая часть воздействий после применения таких мер сократились до **незначительного** или **низкого** уровня.