KORTINFO FRA DNAK **4-2005**
Den norske Atlanterhavskomité

Petroleumstransporter fra russisk Barents

Hvorfor er vi bekymret i Norge når russerne ikke er det?

Av Bjørn Frantzen, Planteforsk Svanhovd miljøsenter

Før 2002 ble det transportert bare mindre mengder petroleumsprodukter fra russisk Barents og langs kysten av Norge. I 2002 endret situasjonen seg dramatisk, og i 2004 ble det fraktet tolv millioner tonn petroleumsprodukter fra russisk del av Barentsregionen og langs kysten av Norge. I et ti-års perspektiv framover kan det være at vi snakker om et eksportvolum på 150 millioner tonn langs kysten vår. Den viktigste årsaken til at dette skjer er at markedene i Europa ønsker å bli mindre avhengig av oljen i Midt-Østen. Både Japan, Kina, India, Korea, USA og Europa forhandler med Russland om muligheten for å få tilgang til landets store olje- og gassressurser.

I Europa har Russland tre muligheter for transport av olje sjøveien. I sør fraktes det olje fra Svartehavet gjennom Bosporosstredet til Middelhavet, fra Østersjøen fraktes olje fra Finskebukta, de baltiske stater og Kaliningrad gjennom Kattegat, og fra russisk Barents fraktes det olje gjennom Barentshavet og langs kysten av Norge. Fraktene fra Svartehavet og Østersjøen går gjennom trange sund med mye trafikk. Østersjøen har i tillegg tidvis mye is om vinteren. Murmankysten hvor vi finner Murmansk by, er det eneste området i Europa der Russland kan sende store tankskip rett ut i åpent hav og hvor problemene med is om vinteren er små.

Her vil jeg kort gjennomgå hvor oljeproduktene kommer fra i russisk Barents og hvordan de fraktes videre. Dernest vil jeg si noe om hvordan forurensing kan unngås før jeg avslutter med noen ord om kulturforskjellene mellom Norge og Russland. Forfatterens hensikt med dette innlegget er å dokumentere at det fra et naturvernperspektiv er grunn til å være bekymret over de økende oljetransportene langs norskekysten.

Transport fra tre regioner:
Petsjorahavet, Kvitsjøen og Kolafjorden
Fra Petsjorahavet transporteres det olje som produseres på stedet, til Kvitsjøen kommer oljen med jernbane og kanaltankere, mens Kolafjorden i dag er en omlastingsfasilitet for de to førstenevnte områdene, men får også olje med jernbane.

Petsjorahavet
Petsjorahavet er den sørøstligste delen av Barentshavet som i øst grenser mot Novaja Semlja. På sørkysten av Petsjorahavet finner vi oljeterminalen Varandej. Olje som produseres i den nordlige delen av oljefeltet Timan-Petsjora (delvis i republikken Komi og delvis i Nenets Autonome Område) sendes i rørledning til terminalen i Varandej. Fra landterminalen går det en rørledning fire kilometer ut fra kysten til en terminal på bunnen hvor tankskip på 20.000 tonn laster. I 2004 ble det lastet ca. 560.000 tonn fra Varandej. Etter hvert som produksjonen øker på landsiden skal dette volumet økes til tolv millioner tonn i 2007 gjennom bygging av en ny terminal på havbunnen tolv kilometer fra kysten som kan betjene tankskip på 100.000 tonn. Lukoil er operatør for terminalen.

Verdens første oljeplattform som skal operere i sjøis vil bli slepet ut på feltet utenfor Varandej sommeren 2007 dersom byggearbeidene i Severodvinsk går etter planen. Denne plattformen, som har fått navnet *Prirazlomnoye* skal være i produksjon i 2008. Når dette feltet er i operasjon skal plattformen ha boret 36 hull og det er forventet at feltet skal levere i snitt syv millioner tonn årlig over 21 år. Sevmorneftegaz, et datterselskap av Gazprom/Rosneft, er operatør av dette feltet.

Vest i Petsjorahavet ligger øya Kolguev. Oljeselskapet Arktikneft har en utskipingsterminal Peschanzerskii øst på øya. Kolguev

leverer mindre mengder olje årlig, i 2004 80.000 tonn, men terminalen har en lavteknologisk lasting som er utsatt for uhell.

De tre store miljøutfordringene for produksjonen i Petsjorahavet er som følger;

1. hvorvidt plattformen vil klare å operere i sjøis uten å slippe ut olje eller andre produkter som er relatert til driften,
2. hvorvidt tankskipene både fra Varandej og Prirazlomnoye klarer å gjennomføre sikre lasteoperasjoner i is
3. lasteteknologien på Peschanzerskii må bedres

Kvitsjøen er i dag mottaker av olje som ikke produseres innen russisk Barents, men som transporteres med jernbane og små tankskip på kanalene fra øst og sør i Russland. Russland har et godt utbygd nettverk for jernbane og kanalskip. Det er fire steder som i dag har oljeterminaler eller hvor slike er planlagt. Følger vi Kvitsjøen fra øst mot vest finner vi først Talagi nær Arkhangelsk by, Severodvinsk, Onegabukta og Vitino. Kvitsjøen er islagt hele vinteren og i strenge vintre, slik som vi så vinteren 2002/2003, hadde skip til tider store problemer med å forsere isen i Kvitsjøen, selv med isbryterstøtte. Elver og kanaler har ikke vært mudret eller bare i lite omfang, noe som hindrer skipstrafikken. Det siste året har mudring økt betydelig i omfang.

Rosneft Talagi er en stor oljeterminal som ligger et stykke oppe langs elva Dvina fra Kvitsjøen. Terminalen mottar olje fra jernbane og hadde i 2004 en kapasitet på 4,1 millioner tonn. Rosneft har bygget en ny omlastingsterminal fra rørledning til jernbane i Privodino sør i Arkhangelsk fylke. Denne terminalen bruker 800 jernbanevogner for oljetransport på strekningen Privodino-Arkhangelsk. Etter en tid skal jernbanen øke kapasiteten til 1.500 jernbanevogner. Når Talagi i tillegg får modernisert lossesystemet fra jernbane, vil kapasiteten ved denne terminalen øke til 7,2 millioner tonn.

Tatneft skal bygge en oljeterminal for både råolje og raffinerte oljeprodukter på øya Jagry i Severodvinsk. Terminalen er forventet å komme i drift i 2007 og skal kunne ta i mot tankskip på 40.000 tonn og ha en årlig utskipingskapasitet på 2.5 millioner tonn. Oljen skal leveres til terminalen med jernbane.

I Onegabukta har Yukos en omlastingsterminal som ble åpnet i juni 2003. Russlands største rederi for kanaltankere (Volgotanker) frakter olje på kanalsystemet fra sør og øst i Russland mot St. Petersburg, og videre nordover på Kvitsjøkanalen som Stalin fikk bygget (1931-33). 26 kanaltankere av typen Nefetruduvoz (ca. 3.000 tonn) gjorde 72 skipinger til Onegabukta i perioden juni-oktober 2003 og leverte 220.000 tonn olje. Volgotanker fikk ikke lisens for å fortsette operasjonen i 2004. Det planlegges å bygge en permanent oljeterminal i Onega med en kapasitet på fem millioner tonn.

1. september kolliderte to tankskip og 50 tonn olje ble sluppet ut. En nærmest totalt fraværede oljevernberedskap gjorde at oljen griset til et større område. Omfanget av skadene er fortsatt uklare.

Oljeterminalen Vitino ligger nær Kandalaksha, nordvest i Kvitsjøen. Oljen leveres til Vitino med jernbane fra sør og øst i Russland. Terminalen ble bygget i perioden 1972-75. I 1993 startet en ombygging av terminalen og den første oljelasten for eksport gikk i 1995. I 2002 ble Vitino godkjent for helårig eksport av olje. Vinterstid går isklassede 20.000-tonnere i ”shuttle” til Kolafjorden for omlasting. I 2004 ble 3,7 millioner tonn eksportert, men kapasiteten er 8 millioner tonn.

Like ved oljeterminalen Vitino ligger Kandalaksha zapovednik, et av de eldste marine naturreservatene i Russland. Det har vært vurdert å sette i drift en omlastingsterminal i sjøen like utfor dette verneområdet.

Miljøutfordringene tilknyttet oljetransportene i Kvitsjøområdet er mange og store. Jernbanenettverket trenger oppgradering, det samme gjelder Kvitsjøkanalen, omlastingen i Onegabukta bør sannsynligvis stoppes helt inntil det kan dokumenteres at oljevernberedskapen lokalt er god nok, seilingsleder til terminalene må mudres og transportene i sjøis vurderes.

Kolafjorden fikk sin første omlastingsterminal i 2002. Den andre ble åpnet i desember 2003, og den siste ble åpnet i mars 2004. Lukoil og Yukos har hver sin terminal som er basert på at 100.000-tonnere ankrer opp i et system av bøyer (6-9 bøyer). Mindre tankskip legger seg ved siden av 100.000-

tonneren og losser til denne. Rosneft valgte en annen løsning. Rosneft har leid inn den gamle supertankeren Berge Pioneer (360.000 tonn) fra den norske rederen Bergesen. Denne terminalen kan i prinsippet laste om til andre supertankere og dermed åpnes muligheten for eksport til USA. Under 2003-2004 startet to landfasiliter også oljeeksport, nemlig Murmansk Sea Fishery Port og Ship-repair Factory #35, og flere er under planlegging.

Det som i dag eksporteres fra Kolafjorden er olje som kommer med tankskip fra Kvitsjøen og Petsjorahavet og med jernbane sørfra. Mindre mengder olje har så langt også kommet med tankskip fra Karahavet og Laptevhavet. Dette forventes å øke sterkt når Rosneft har bygget ferdig en rørledning Vankor-Dikson med en årlig kapasitet på 30 millioner tonn. Denne oljen vil fraktes til Murmansk for omlasting.

Det var planer fra fem store private oljeselskaper om en egen rørledning fra Sibir til Murmansk for eksport til de internasjonale markedene. Oljerørledningmonopolisten Transneft hevder at de skal bygge rørledningen. For øyeblikket er rørledningen til Murmansk erstattet av planer om en mindre rørledning med 20 millioner tonn kapasitet fra Timan-Petsjora-feltet til Indiga i Nenets Autonome Område.

Miljøutfordringene i Kolafjorden er det litt vanskeligere å se da fjorden fra tidligere er sterkt forurenset og at den mekaniske oljevernberedskapen i 2004 var relativt god.

Oljevern i åtte punkter

Oljevern er en sammensatt materie. Det viktigste er å hindre oljesøl i alle ledd av produksjon og under transport av olje. Når oljen først har lekket ut på tundraen, i elvene eller på havet, er det for sent. Det er vanskelig å få samlet opp oljen og erfaringene fra Exxon-Valdez- ulykken tyder på at langtidsvirkningene av oljesøl er større enn tidligere antatt. Jeg vil kort gå gjennom åtte punkter som er viktige på hver sin måte i en kjede for å hindre oljesøl, sett i et perspektiv av at oljen produseres/transporteres i russisk Barents og transporteres langs kysten av Norge.

1. Lover og regler

I Norge vil vi hevde at når vi får vedtatt lover og regler, blir den menneskelige atferd nær det som forventes fra lov- og regelmakerne. I Russland er dette annerledes. Dersom vi generaliserer, kan vi si at det er et mye større sprang mellom lovens intensjon og hva folk gjør i Russland enn i Norge. Jeg skal ikke prøve meg på noen forklaringsmodeller, men fastslår at det er grunn til å tro at dette er riktig.

Det er denne avstanden mellom lov og regelverk og hva folk gjør i Russland som gir grunnlag for å være bekymret.

2. Varsling av farlig last

Norge har bedt om at Russland varsler når farlig last ankommer norsk økonomisk sone. Petroleumsprodukteridennesammenhengen ansett som farlig last. Mesteparten av det som skipes i dag er råolje eller bunkerolje. Begge disse er vanskelig å samle under et utslipp.

3. Menneskelige forhold

Alle personer som håndterer olje og oljeprodukter må ha gode teoretiske kunnskaper om petroleum, de må ha gode og relevante tekniske ferdigheter og ha en høy arbeidsmoral. Dette punktet er det aller viktigste av de åtte punktene.

4. Utstyr av høy teknisk kvalitet

Utstyret som brukes må være blant det best tilgjengelige på markedet. Dette gjelder på alle nivå i håndteringen av petroleumsprodukter. En dyktig arbeider kan ikke levere godt arbeid med dårlig utstyr.

5. Velrenommerte transportører

Olje transporteres i rørledninger, lastebiler, små tankskip på kanalsystemet, på jernbane og på større skip. Den interne transporten i Russland kan ses som en intern russisk utfordring. På den annen side skal mye av den transporterte olje eksporteres ut av Russland til det internasjonale markedet. Dermed er det ikke likegyldig hvordan det skjer likevel. Generelt kan vi si at mye av transportinfrastrukturen er gammel og dårlig vedlikeholdt. Det tas grep i Russland for å rette på dette.

Skipene som transporterer olje fra russisk Barents er av relativt bra kvalitet (60 % av skipene er inntil ti år gamle). Siden 2001 har det vært to episoder på kysten av Nord-Norge, begge gangene med nybygde russiske fartøyer.

B
NORGE
P.P.
Returadresse:
Den Norske Atlanterhavskomité
Fr. Nansens pl. 6
0160 Oslo

6. Vardø trafikksentral
Når denne trafikksentralen kommer i drift må den i tillegg til data tilknyttet skipstrafikk, vær, vind, strøm og annen menneskelig aktivitet (fiskeri m.m.) også kunne håndtere relevante biologiske parametre for å kunne styre trafikken sikkert. Med biologiske parametre tenker vi på data som gytefelt og store tettheter av sjøfugl og andre dyr som lett skades av oljesøl.

7. Slepekapasitet
Slepekapasiteten må til enhver tid være tilpasset det eksisterende transportvolumet.

8. Mekanisk oljevern
Dette omfatter Kystverkets oljevernbaser, det kommunale oljevernet i Norge og det russiske transportministeriets fasiliteter i Russland, samt det som oljeprodusenter og oljetransportører er pålagt å stille med. Når oljen først har sluppet ut av tankskipet (eller rørledningen/jernbanevogna) og er på havet, er det mer eller mindre for sent. All erfaring viser at det er begrenset hvor mye som kan tas opp av det som slippes på havet. Omkostningene ved opprydding er store. På tross av denne pessimistiske omtalen av oljevernet, er det påkrevd at oljevernet har godt utstyr og dyktige mannskaper. Det er her fokuset kommer når uhellet skjer.

Oljetransporter i et langsiktig perspektiv

Da russiske myndigheter stoppet initiativet for en privat rørledning til Murmansk, skiftet selskapene strategi. Man gikk umiddelbart for alternative løsninger. Jernbane som transportsystem er for øyeblikket det viktigste enkelttiltak for transport i tillegg til bruken av tankskip.

Volumene vil øke fra dagens relativt beskjedne tolv millioner tonn til betydelige 50-150 millioner tonn. Vi er fortsatt i en tidlig fase for utvikling av transport av petroleumsressurser fra russisk Barents og feltene lenger øst. Detaljene om hvordan felt blir utviklet og hvordan oljeproduktene blir transportert gjenstår å se. Oljen kommer på kjøl langs kysten av Norge i større omfang for hvert år som går, og dette vil vare ved i mer enn 30 år. Det som er viktig er det langsiktige perspektivet på å etablere tiltak for å hindre oljeutslipp i alle former.

Kulturforskjell mellom Norge og Russland

For beslutningstakere er det viktig å forstå at Norge og Russland, selv om nasjonene har felles landegrense, er mer forskjellige enn de er like. Norge har en sterk sosialdemokratisk ånd. Russland har ikke vært og vil ikke bli et demokrati i norsk forstand. De aller fleste russiske ledere i dag er oppdratt og utdannet i kommunistpartiet. Russerne er tøffere i forhandlinger enn oss, og de er ikke bekymret for oljeutslipp og forurensing på samme måte som oss. Når Norge er bekymret for oljetransportene fra russisk Barents og fra Østersjøen, er dette et norsk problem, ikke et russisk problem. Utfordringen i et bilateralt samarbeid er store når den ene parten er bekymret og den andre ikke.

Hva bør Norge gjøre?

Samarbeidet mellom Norge og Russland på miljøvernområdet har ikke gitt nok resultater til at dette vil være en farbar vei alene for å sikre få og små oljeutslipp i årene som kommer. Miljøvern har ingen status i Russland. Som vist i "Oljevern i åtte punkter", er den menneskelige faktor viktigst.

Olje- og gasseksporten fra Russland gjør at landet ikke "bare kan gjøre som de vil" siden Russland er en del av et internasjonalt marked. Kjøperen har dermed forbrukermakt og er meningsberettiget. Personlig hadde jeg gjerne sett at norsk og andre nasjoners industri hadde kommet seg inn i relevante deler av det russiske petroleumsmarkedet med et håp om at deres atferd og arbeidsmoral er god. Dersom norske bedrifter opprettholder norsk standard i sitt arbeid dersom de slipper til i Russland, går vi et skritt i riktig retning.

Norge var i sin tid dyktige ved å etablere enkle forvaltningssystemer for petroleumutvikling i norske områder. Overføring av slik kompetanse vil være verdifull. Russland trenger norsk offshore-teknologi, og norske selskaper ønsker tilgang til russiske ressurser. Det burde ligge til rette for at sentrale norske myndigheter sammen med eksperter innen forvaltning, industri og miljøvern prøver å forhandle fram en avtale om overføring av norsk kompetanse til Russland mot at norsk industri får innpass i russisk petroleumssektor.

Hegland trykkeri a.s

Om Kortinfo fra DNAK

I denne publikasjonsserien utgir DNAK tekster for å fange opp aktuelle temaer i kortfattet form.
Hovedvekten av temaene vil ligge på forsvars- og utenrikspolitikk i det atlantiske området.

Redaktør: Camilla Ahm Nicklasson
ISSN: 1502-6361

DEN NORSKE ATLANTERHAVS KOMITE
1955-2005 THE NORWEGIAN ATLANTIC COMMITTEE