

УДК 574(470.23-25):656.615

Б.П. УСАНОВ

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ В СВЯЗИ С РАЗВИТИЕМ ПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ В РЕГИОНЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

После выполнения СПб НЦ РАН экспертизы Генеральной схемы строительства портовых комплексов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области появился целый ряд новых актуальных проблем, а именно:

1) принятый к реализации Стратегический план Санкт-Петербурга провозгласил главной своей целью формирование Санкт-Петербурга как интегрированного в российскую и мировую экономику многофункционального города, обеспечивающего высокое качество среды жизнедеятельности и производства. Достижение этой цели предполагает развитие города в качестве нового

полюса роста в Европе и контактного центра региона Балтийского моря и Северо-Запада России. Именно на это направлены программы и проекты типа "Европейские ворота России", "Балтийский мост" и "Верфи Санкт-Петербурга";

2) декларация, принятая Международной евроазиатской конференцией по транспорту, состоявшейся по распоряжению Правительства Российской Федерации в Санкт-Петербурге 12-13 мая 1998 года, закрепила восприятие Международного транспортного коридора № 9, проходящего через наш город, как симбиоз всех шести видов транс-

Журнал "Региональная экономика" № 3, 1999

порта с приоритетом морской составляющей и усилением обеспечения его "стыковки с Трансазиатскими транспортными сетями";

3) утвержденная 31 июля 1997 года губернаторами Санкт-Петербурга и Ленинградской области Межотраслевая программа "Транспортно-технологическое обеспечение транзита грузов через прибрежные территории Финского залива", выполненная согласно Указу Президента Российской Федерации от 6 июня 1997 года № 554, в настоящее время перерабатывается в федеральную;

4) распоряжением Правительства Российской Федерации № 392-р принято 21 марта 1998 года "предложение Правительства Санкт-Петербурга, согласованное с Минтрансом России и Мингосимуществом России, о развитии Санкт-Петербургского транспортного узла (большого порта Санкт-Петербург) на прибрежных территориях Финского залива с учетом "Генерального плана развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области".

5) в Комитет экономики, промышленной политики и инвестиций Администрации города передан для предварительного ознакомления вариант заключительного отчета по подпроекту № 3 "Формирование стратегии развития транспорта", который является составной частью проекта "Развитие транспорта в Северо-Западном регионе России". Он выполняется по программам ТАСИСа консорциумом, в состав которого входят компании RAMBOLL (Дания), DHV—Consultants (Нидерланды) и SPEA (Италия);

6) в отличие от Российской Федерации в большинстве стран мира с начала XX столетия выделяется самостоятельная береговая зона, действует специальное береговое законодательство, которое регулирует вопросы природопользования, охраны и защиты береговых природных ресурсов. При этом под береговой зоной понимаются не только земли в прибрежной полосе, но часть акватории внутреннего моря, прилегающая к прибрежной полосе. В настоящее время завершается разработка общеевропейского Берегового кодекса. После принятия Европейским Советом этот документ будет носить рекомендательный характер как для стран ЕС, так и для членов СНГ.

Большинство приведенных документов базируется на материалах уже упоминавшегося экспертного заключения. Вместе с этим они уточняют то, что было рассмотрено три

года назад, детализируют и расставляют более четкие приоритеты. Но с экологической стороны целый ряд моментов еще требует дальнейшего изучения.

Например, береговая зона, где располагаются морские порты, является районом интенсивных физических, химических и биологических взаимодействий суши с морем, а расположен в дальнем углу губы и дельте реки Невы. Здесь накапливаются значительные объемы хозяйственных и бытовых отходов, которые могут стать весьма заметным источником загрязнения моря.

Санкт-Петербург практически выполнил условия соглашения между правительствами Российской Федерации и Финляндской Республики, подписанного в 1992 году в рамках Хельсинской конвенции, предусматривающей к 1995 году 50 %-ное сокращение объема загрязняющих веществ от уровня 1987 года. Это хорошо просматривается по динамике поступления в бассейн Балтийского моря некоторых тяжелых металлов и БПК-5. А по общим показателям — фосфору и азоту, в связи с задержкой строительства Юго-Западных очистных сооружений, указанное сокращение, пока не достигнуто. Следующий этап, определенный в мае 1996 года президентской Декларацией, подписанной в шведском местечке Висбю, по которому в течение 25 лет вообще запрещены указанные сбросы, потребует от нас поистине титанических усилий, а начинать следует с формирования устойчивого общественного мнения, что будет весьма непростым делом.

Даже в специальном ежегодном издании Управления по охране окружающей среды "Охрана окружающей среды, природопользование и обеспечение экологической безопасности в Санкт-Петербурге в соответствующем году", в разделе "Международные обстоятельства...", среди 17 объектов, подвергающихся специальному контролю, портовые комплексы отсутствуют. В отчете же по теме Комплексная оценка экологической ситуации побережья Финского залива...". (1996 г.) СПб НЦ РАН предполагает, что при нынешней фоновой характеристике и без тщательного подхода к обеспечению экологической безопасности, они войдут в десятку крупнейших загрязнителей атмосферы.

Мы должны исходить из того, что портовые мощности принесут дополнительные техногенные нагрузки на акваторию и на прилегающую к ней территорию как в период

строительства, так и в период эксплуатации: прежде всего это дноуглубительные работы, намыв новых территорий на мелководье, строительство подходов каналов, которые могут привести к сокращению площади нерестилищ промысловых, фитофильных рыб, а также кормовой базы. Профессор В.А. Румянцев в свое время утверждал, что мы не можем больше позволить себе дорогостоящие ошибки как результат политики "строй и исправляй". Подобное высказывание на сегодняшний день приобретает повышенную актуальность.

Это подтверждается сейчас происходящими в портовой зоне разукрупнением и выделением в самостоятельные службы стивидоров, портофлота, лоцманов и т. д., когда экологические вопросы все больше уходят в область далеко не первоочередных.

Недавно морская инспекция, занимающаяся экологическим контролем морских и речных объектов, подвела итоги своей работы за минувший год. Было проверено 465 производственных объектов. Из них за различные нарушения оштрафовано 49. За серьезные нарушения приостановлена деятельность шести предприятий. В частности, ОАО "Морской порт Санкт-Петербург" — за неправильную погрузку глинозема. Представлен иск на два с лишним миллиона рублей фирме "Буксир-Сервис" — из затонувшего буксира, принадлежащего фирме, вылилось в море несколько тонн топлива:

Собираемый же с судовладельцев морской администрацией порта так называемый "экологический сбор", составляет всего лишь 5 % от общей суммы сборов, и расходуется он всегда целенаправленно. Этому не приходится удивляться, так как в действующем Положении о морской администрации всего лишь значится: "обеспечивает чистоту фарватеров на каналах и акваториях порта". Хочется надеяться, что разрабатываемый в настоящее время в Минтрансе Российской Федерации «Устав государственного учреждения "Морская администрация порта Санкт-Петербург"» фиксирует обязанности по обеспечению не только экологической чистоты территории и акватории порта, но и контроль за судами по выполнению природоохранного законодательства.

В научной же среде Санкт-Петербурга существуют две крайности: одни организации во главе с Санкт-Петербургским научным центром сделали по портовой тематике немало, но известны выполненные работы лишь узкому кругу специалистов; другие — оба отделения

МАНЭБ "Экологии" Санкт-Петербургской инженерной академии слишком редко обращаются к этой тематике. В отчете "Комплексные исследования экологического состояния береговой зоны Финского залива и его побережья (в границах Санкт-Петербурга) как основа разработки специализированного мониторинга", выполненном коллективом авторов под руководством профессора В.И. Гуткина по заданию Управления по охране окружающей среды, практически ни одного слова не сказано о портовых комплексах. А ведь речь идет об одном из стратегических направлений в жизни нашего города.

Здесь возникает невольный вопрос: может быть, все дело в отсутствии должной координации? Мы просто обязаны воспользоваться Положением об НТС, утвержденным Распоряжением губернатора Санкт-Петербурга от 28 сентября 1998 г. № 964-р, в котором в целях обеспечения должного взаимодействия СПб НЦ РАН, отраслевым и общественным академиям, НИИ и проектно-конструкторским организациям независимо от ведомственной подчиненности и организационно-правовой формы регламентируется "повышение эффективности использования научно-технического потенциала города".

Поэтому, учитывая вышесказанное предлагается:

просить Администрацию Санкт-Петербурга привлечь серьезное внимание подведомственных служб, занимающихся природоохранной деятельностью, к экологическим проблемам Санкт-Петербургского транспортного узла;

обратиться в Министерство транспорта Российской Федерации с просьбой более четко сформулировать задачи в области природоохранной деятельности морских администраций портов в разрабатываемых для них уставах и обеспечить целенаправленную трату средств "экологического сбора";

рекомендовать НТС при губернаторе (секция "Экология") организовать координацию НИР, проводимых в рамках портовой темы и финансируемых из средств федерального и городского бюджетов и Экологического фонда и их экспертизу.

Понятие "Большой порт Санкт-Петербурга" родилось в ходе работы по зонированию побережий Невской губы. Оно охватывает дельту Невы и всю Невскую губу. Сегодня здесь экспортно-импортные грузы обрабатывает 21 стивидорная компания, в прошлом году обеспечившая грузооборот в 22,3 млн. т с ростом

к показателям 1997 года на 5 %. Судооборот впервые в истории порта превысил 16 тысяч судов. Петербург стал третьим по посещаемости морскими путешественниками портом на европейском рынке, пропустив вперед лишь Стокгольм и Копенгаген.

Работа по зонированию побережий Невской губы, выполненная специалистами КГА, принята с целью выявления территориальных возможностей для развития портовых комплексов и объектов водного транспорта в границах Санкт-Петербурга и административно подчиненных ему территорий без ущемления других селитебных, рекреационных, охраняемых природных и дворцово-парковых комплексов, интересов судостроительной промышленности, спецтерриторий и других интересов. Результаты весьма обнадеживающие: при наличии сегодня территорий водного транспорта площадью «2,23 кв. км (1,5 %), они могут быть увеличены в 5 раз, т. е. до 7,42 %. А причальный фронт различного назначения длиной 33,96 км (12 %) — в 3 раза и составить 31,5 %. Причем районы развития расположились от юго-западных границ собственно города вдоль южного побережья губы и на западе вдоль створа защитных сооружений. Это полностью соответствует развитию портового бизнеса, отвечает заключению Госэкспертизы по техпроекту КЗС и рекомендациям специалистов Санкт-Петербургского научного центра РАН «Размещение проектируемых гидротехнических сооружений с восточной стороны», КЗС вызовет наименьшие изменения в литодинамике дна и берегов».

Эти прогнозы были одобрены Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 9 октября 1997 года № 48, предложившего отраслевым и территориальным органам Администрации Санкт-Петербурга в своей деятельности руководствоваться решениями о приоритетной функции использования зон развития портовых комплексов. Именно такой подход объясняет отклонение предложения общественной организации — Комитета содействия развитию Санкт-Петербурга по созданию двух портово-перегрузочных модулей: нефтепорта «Ижора» мощностью 65 млн. т и сухогрузного порта «Котлин» грузооборотом 55 млн. т, а также постановление муниципального совета г. Ломоносова от 4 марта 1999 года № 97 о невозможности строительства терминала перевалки битума шведской фирмы «Нинас АВ» мощностью 50 тыс. т в военной гавани города и оставленное без внимания опубликованное в

газете «Морская Россия» в № 6–7 за прошлый год предложение о строительстве нефтепорта в форте Красноармейский мощностью до 100 млн. т.

В связи с тем, что процесс «портомании» продолжается, целесообразно с участием представителей надзорных органов провести общественные обсуждения этой проблемы с жителями тех районов, где планируется размещение портовых комплексов, тем более что общественная организация «Зеленый крест» демонстрирует стремление организовать эту работу.

В соответствии с уже названным Распоряжением Правительства Российской Федерации в конце прошлого года подготовлена и утверждена в установленном порядке Программа разработки Генеральной схемы развития Санкт-Петербургского портового транспортного узла (Большого порта Санкт-Петербурга) и ОАО «ЛенМорНИИпроект» приступает к ее реализации. Предусматривается почти трехкратное увеличение грузооборота при ускоренной модернизации существующих мощностей нового строительства, совершенствование нормативно-правовой базы и таможенно-пограничных процедур. Например, только в ОАО «Морской порт Санкт-Петербурга», как пишет в статье «Водная система Санкт-Петербурга, инженерная подготовка территории города и морского порта» заместитель председателя КГА В.Н. Зенцов, намыв новых территорий достигнет 1000 га.

В программе десять разделов, и один из них предусматривает «Оценку воздействия на окружающую среду строительства и эксплуатации Большого морского торгового порта». Нас радует, что по его составляющим, например по портово-технологическому комплексу на бронке, при решении вопроса о подходящем канале фирма «Уником» уже выполнила оценку волнового режима, разбавления загрязненных вод в ходе дноуглубления и заносимости подходящего канала к прибрежному складу нефтепродуктов ЗАО «Несте-Санкт-Петербург». Н.И. Керро опубликовал изложение «Метода определения экологического риска в области воднотранспортного строительства». А фирма «Русский дизель» разработала ряд технических решений, способствующих значительному снижению экологически вредных выбросов судна.

Уже сейчас перевалка нефти и нефтепродуктов в укрупненной номенклатуре грузов по итогам 1998 года в границах Большого порта Санкт-Петербурга составляет 29 %. Это на

12 % меньше, чем они занимают в структуре суммарного грузооборота крупнейших портов Балтийского региона по данным 1997 года. Даже с учетом ввода на полную мощность комплекса ЗАО "Петербургский нефтяной терминал" увеличение этого направления грузопереработки не предполагается. Ведь почти 1/4 всех нефтегрузов в ушедшем году переработана ЗАО "Морская лига" на Кронштадтском рейде по временной схеме и должна быть запрещена. Не так давно здесь уже произошел один "навал", только чудом не приведший к разливу нефтепродуктов.

Однако дело не только в объемах обрабатываемых портом грузов. Хотя исходя из того, что полная мощность нефтяного терминала потребует ежесуточного ввода на территорию ОАО "Морской порт" 20–25 железнодорожных составов с нефтепродуктами, даже в схеме предполагаемого кредита МБРР 2/3 отводится для совершенствования береговой инфраструктуры, в том числе для строительства путепроводов вдоль проспекта Стачек и Краснопутиловской улицы над железнодорожными ветками в порт.

Не меньше нас беспокоит и простой транзит этих грузов через акваторию порта. В решении выездного заседания в нашем городе Межведомственной комиссии по экологической безопасности Совета Безопасности Российской Федерации, состоявшегося 13 ноября 1997 года, отмечается, что интенсивность движения на Волго-Балтийском пути судов грузоподъемностью до 5 тыс. т, перевозящих нефтепродукты, составляет 8–10 судов в сутки, а годовой грузооборот достигает 5 млн. т. Многие танкеры, используемые для этих целей, устарели, эксплуатируются более 20 лет и не отвечают современным требованиям экологической безопасности. Только за 6 месяцев 1997 года на акватории Ладожского озера и реки Нева произошло 14 случаев нефтяных разливов.

В Санкт-Петербурге разработан ряд технологий по ликвидации нефтеразливов, например

ЦКБ морской техники "Рубин" и НИИЭФА им. Д.В. Ефремова. Для этих целей используют лазер. Фирма "Петровский мост" совместно с Российским научным центром "Прикладная химия" разработала структурообразователь.

Наиболее преуспели специалисты Института озероведения РАН, которые разработали и провели в 1994–1998-годах сертификационные испытания в Финляндии. Они ликвидировали разлив дизтоплива в порту г. Новороссийска, мазута на Камчатке, нефтепродуктов на Ладоге и использовали для этих целей оригинальную группу препаратов биосорбентов, имеющих сорбционную и физико-химическую активность в отношении нефтепродуктов, и биологическую. Еще в январе 1997 года специалисты этого института подготовили проект Постановления Правительства Санкт-Петербурга "О предоставлении нефтеоператорами финансовых гарантий ликвидации аварийных нефтяных загрязнений".

В заключение отметим, что полноценный экспортно-импортный порт нам просто необходим. Не из-за приверженности традициям, не из-за стремления иметь соответствующий имидж, а чисто из прагматических соображений. Заработать необходимые средства для решения социальных задач, проблем в области культуры и науки просто негде, кроме как на транзите грузов. Да и стоимость товаров, проданных в России, из-за транспортных издержек за последнее время выросла на 54 %. Произошло это в основном из-за использования портов и транспорта третьих стран.

Но даже грандиозные масштабы проекта Международного транспортного коридора № 9, в перечне которого морская составляющая — лишь элемент, хотя и главный, не должны повлиять на принимающие решения людей. А порукой тому — не индивидуальный, а комплексный анализ воздействия транспортного коридора на окружающую среду, в частности на Финский залив.

ЛИТЕРАТУРА

1. Морская Россия. 1998. №6. С. 77.
2. Зенцов В.Н. Водная система Санкт-Петербурга, инженерная подготовка территории города

и морского порта // Жизнь и безопасность. 1997. № 2–3.