**РАЗВИТИЕ ПОРТОВ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА.**

**ВОЗМОЖЕН ЛИ КОМПРОМИСС?**

Новосельцев Евгений Михайлович, Семенихина Ольга Ярославовна

*ОАО «ДНИИМФ», Владивосток*

 Несмотря на значительный прогресс в развитии портовых технологий, проблема негативного воздействия процессов перевалки и хранения грузов в портах на окружающую среду не решена. При модернизации существующих портов и строительстве новых основное внимание уделяется производительности, эффективности и надёжности применяемых технологий переработки и складирования грузов, и, разумеется, их соотношению «цена-качество». Вопросы же экологической безопасности внедряемых технологических схем и используемого оборудования в подавляющем большинстве случаев стоят далеко не на первом месте.

Сегодня «экологичность» портовых комплексов подразумевает, прежде всего, так называемые «закрытые» технологии перевалки, исключающие прямой контакт грузов с окружающей средой. Закрытые технологии разрабатываются, как правило, для массовых грузов, но наибольшее распространение они получили для наливных. Для генеральных грузов – это различные виды тары и упаковки, которые скорее все-таки используют для обеспечения сохранности груза и удобства его перевозки на транспорте, чем в целях защиты окружающей среды. Что касается навалочных грузов, то их переработка происходит либо устаревшей технологией с использованием грейферов на универсальных перегрузочных комплексах, либо, в случае строительства нового специализированного порта, на частично закрытых конвейерных линиях и узлах перегрузки и открытых складских площадках, являющихся основным источником загрязнения окружающей среды в порту.

И вопрос здесь не в том, что решить проблему загрязнения окружающей среды в портах нельзя, проблема в том, что нет явно выраженного желания ее решать. Несовершенство нормативной базы, низкие штрафы, недостаточность контрольно-надзорных мероприятий приводят, в конечном итоге, к значительному загрязнению окружающей среды в зоне влияния портов. Отсутствие внятной научно-технической политики в области транспорта, направленной, в том числе, на разработку и внедрение отечественного оборудования с высокими «экологичными» характеристиками, также не способствует обеспечению безопасности портовой деятельности с точки зрения воздействия на окружающую среду.

Современные портовые комплексы требуют бóльших глубин у причалов, бóльших территорий и более развитых подъездных путей. Эти условия практически невыполнимы в границах городов-портов, что обуславливает необходимость выноса портов за пределы городских территорий или ограничение их грузооборота. Но строительство новых портов за пределами городских агломераций вовсе не означает, что они имеют право оказывать вредное воздействие на окружающую среду, хотя такой тезис часто выдвигают собственники будущих портов. Ведь сегодня поселений вблизи порта нет, но завтра они могут появиться, и деятельность порта не должна этому препятствовать.

Еще одна проблема заключается в попытках строительства новых портов вблизи или непосредственно на особо охраняемых природных территориях. При этом выдвигаются любые аргументы в пользу таких решений, прежде всего, тот, что ущерб будет компенсирован денежными средствами, направленными на искусственное воспроизводство водных биоресурсов, затрагиваемых таким строительством. В действительности же, разумеется, ущерб будет невосполним, поскольку наносимый всей заповедной экосистеме вред нельзя нивелировать только воспроизводством того или иного вида животных или растений, осуществляемого при этом, как правило, совсем в другом районе.

Такие ситуации возникают все чаще, и обусловлены они отсутствием в регионах, да и во всей стране, генеральных планов или схем строительства новых портов, в которых места расположения портов и транспортные подходы к ним были бы заранее определены, в том числе с учётом вредного экологического воздействия. Сегодня развитие морских портов происходит практически стихийно, новые терминалы появляются там, где затраты на строительство наименьшие. При выборе площадок для их размещения вопросы экологии рассматриваются в последнюю очередь. Более того, не учитывается ценность площадки и для других возможных видов деятельности, которая, вполне вероятно, осуществлялась бы с бóльшим эффектом для территории и с меньшим уровнем воздействия на окружающую среду.

Строительство новых портов, модернизация существующих в подавляющем большинстве случаев связаны с необходимостью проведения дноуглубительных работ для проводки и размещения на портовых акваториях судов с бóльшей грузоподъемностью. Сегодня государство, которое в свое время фактически поставило крест на дноуглубительных работах, поскольку приравняло извлекаемый грунт к отходам и запретило его захоронение в море, постепенно начинает решать эту проблему, внеся изменения в федеральное законодательство и позволяя размещать донный грунт в море же. Однако реальных инструментов для претворения новых возможностей в жизнь по-прежнему нет, что часто заставляет инвесторов идти на какие-либо уловки для выполнения задач по увеличению грузооборота портов, что сопровождается повышенным риском для окружающей среды.

Развитие портов влечет за собой развитие судоходства, и это еще один немаловажный источник воздействия на окружающую среду. Несмотря на требования международных конвенций и отечественных нормативных документов по ограничению загрязнения окружающей среды судами, далеко не всегда они соблюдаются. Действенные способы мониторинга и контроля отсутствуют, в результате чего многие суда безнаказанно сбрасывают нефтесодержащие, сточные, балластные воды, мусор с судов. Особенно острой эта проблема может оказаться в ближайшее время на траектории Северного морского пути в связи со вступлением в силу Полярного кодекса, вводящего более жесткие ограничения на сброс судовых отходов в арктических водах по сравнению с действующими. И здесь развитие портовой инфраструктуры с обязательным обеспечением портовыми приемными сооружениями для судовых отходов, возможностью подключения судов к источникам электроэнергии при стоянке в порту и т.п. окажет, безусловно, важное позитивное влияние на снижение нагрузки на среду при развитии судоходства.

Перечисленными выше проблемами влияние портовой деятельности на окружающую среду, как в действующих портах, так и при строительстве новых, безусловно, не ограничивается. Важно осознание того, что эти проблемы на самом деле вполне решаемы, необходима только реальная заинтересованность в этом органов государственной власти при содействии бизнеса и общественности.