

ПРОБЛЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ С СБРОСОМ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ С СУДОВ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

О. Л. ДОМНИНА

*Волжский государственный университет водного транспорта,
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

Для снижения экологических рисков от чрезвычайных ситуаций в России была создана Единая государственная система предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (РСЧС), включающая системы мониторинга, контроля и прогнозирования чрезвычайных ситуаций. Такие чрезвычайные ситуации возникают в результате транспортных происшествий (ТП), в том числе с судами на внутренних водных путях России. В то же время нормативно-правовая база в области предупреждения и ликвидации загрязнений в результате таких транспортных происшествий нуждается в корректировке. Это связано с тем, что в основном в ней внимание уделяется вопросам борьбы с разливами нефти и нефтепродуктов [1, 2]. Вопросы, связанные с другими опасными грузами (например, химическими грузами, удобрениями и др.), изучены недостаточно [3]. Таким образом, целью настоящей работы является обоснование актуальности учета транспортных происшествий с судами, перевозящими опасные грузы, отличные от нефти и нефтепродуктов.

В данной работе был выполнен анализ статистических данных по объемам перевозок грузов по внутренним водным путям и транспортным происшествиям с судами. Из него следует:

- величина риска ТП с судами напрямую связана с объемами их перевозок;
- соотношение перевозимых нефтепродуктов и грузов, отличных от нефтепродуктов сопоставимо;
- анализ транспортных происшествий в Волжском и Камском бассейне за период с 1980 по 2018 гг. показал, что большая часть ТП приходится на сухогрузные суда;
- зафиксировано снижение на 2 % количества менее опасных ТП (посадка на мель) и увеличение на треть высоко опасных ТП (пожары и затопление);
- только за период с 2007 по 2018 год произошло 286 ТП с сухогрузным флотом (более 62 % от общего числа ТП) [3];
- за обозначенный период в 3 % случаев произошел аварийный сброс опасного груза в результате затопления или повреждения корпуса судна;
- распределение ТП по областям не равномерное и зависит от субъекта РФ;
- в среднем экологический вред от сбросов опасных грузов составляет около 2 млн руб. в год [4].

Политическая ситуация, связанная со специальной операцией в Украине, оказала негативное влияние на экономику России. В результате были нарушены логистические цепочки доставки грузов, введены запреты на ввоз комплектующих. Все введенные санкции сказались на работе не только производственных предприятий, но и на всех видах транспорта:

1 Сократился грузопоток особенно на морском и авиационном транспорте, особенно на балтийском направлении.

2 Сменилась география закупок и схемы доставки грузов. Наблюдается переориентация с европейских транспортных компаний на китайские и другие азиатские транспортные компании.

3 Остро стоит проблема ремонта и строительства транспортных средств на различных видах транспорта.

4 Из-за переориентации маршрутов на преимущественное использование железной дороги и смену логистических цепочек доставки грузов возникли серьезные проблемы использования транспортной инфраструктуры.

В результате перестроения логистических потоков «центр внимания» сместился на перевозку грузов в восточном направлении в сторону Китая, а также портов Азово-Черноморского бассейна и международного транспортного коридора «Север-Юг» (The International North-South Transport Corridor, INSTC). Соглашение о создании INSTC было подписано еще в 2000 году между Россией,

Индией и Ираном. Индия по нему уже вложила в инфраструктуру Ирана порядка 2,1 млрд дол. Однако как следует этот коридор до введения санкций, так и не работал.

Сейчас INSTC может позволить российским компаниям несмотря на наложенные на западные санкции наладить логистику перевозок грузов с Индией, Ираном, ОАЭ, Катаром, Пакистаном, Бангладеш. В сентябре этого года Россия, Азербайджан и Иран подписали Бакинскую декларацию по развитию INSTC. По прогнозу правительства ожидается к 2030 году рост объема перевозок в этом направлении на 60 %.

Кроме того, президент Беларуси А. Лукашенко в сентябре этого года подписал соглашение с Россией о сотрудничестве с РФ по перевозке грузов через российские порты. Уже сейчас есть договоренность о перевалке белорусских грузов через порт Мурманск, есть намерения об использовании портов Бронка и Большой порт Санкт-Петербурга (около 20 млн т грузов).

Основной грузопоток по INSTC – это экспорт из России и Беларуси и импорт в Россию. В качестве востребованных грузов будут запчасти для автомобилей и сельхозтехники, шины, различные химические грузы, моторные и смазочные масла и др. Ожидается, что сверху пойдут металл, зерно, пиломатериалы, продукты нефтехимии, удобрения, а снизу контейнеры с пищевыми грузами, электротехникой, запчастями.

Помимо указанного есть еще тенденции по появлению дополнительных новых грузопотоков. Так, в Ленинградской области (в районе КС «Портовая») компания «Газпром» начала производить СПГ. Произведено уже около 30 млн. тонн СПГ. В состав комплекса входят завод, морской терминал, способный обеспечить отгрузку СПГ в танкеры-газовозы различной вместимости и терминал для отгрузки на автотранспорт.

Чтобы этот коридор как следует заработал, нужна налаженная работа таких видов транспорта, как автомобильный, железнодорожный и водный. Спрос на увеличение объемов перевозок в этом направлении водным транспортом есть. Уже за первое полугодие 2022 года объем перевозок по внутренним водным путям вырос на 2 %. Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна не изменился, но объем перевалки сухих грузов составил 75,1 млн т (+0,3 % к прошлому году). Планируется строительство терминала в Мурманске для дополнительной перевалки белорусских калийных удобрений. Увеличились поставки метанола в Турцию (выросли в 8,5 раз до 50,5 тыс. т). Их дальнейший рост сдерживается достаточными перевалочными мощностями. Поэтому уже сейчас есть заявки на проекты по перепрофилированию терминалов нефтепродуктов под перевалку метанола.

Прогнозируется рост объемов перевозок карбамида. Это связано с тем, что к вариантам продаж этого удобрения в страны Америки, Африки, Турцию и Индию могут прибавиться поставки на европейские рынки по причине закрытий европейских предприятий по производству азота из-за высоких цен на газ вследствие санкционной политики.

Таким образом, мы видим, что объемы перевозок опасных грузов не только не снизятся, но и скорее всего вырастут. В совокупности при существующей проблеме стареющего флота на фоне санкционной политики возможно увеличение ТП с судами, перевозящими такие грузы. Это подтверждает необходимость выполнения комплексных исследований по оценке воздействия ТП с опасными грузами на окружающую среду, разработки мероприятий технического и организационного характера по предупреждению и ликвидации таких аварий.

Список литературы

- 1 Особенности прогнозирования в бассейновых планах по предупреждению и ликвидации разливов нефти / В. С. Наумов [и др.] // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. – 2018. – № 57. – С. 41–51.
- 2 **Наумов, В. С.** Методология прогнозирования и анализа экологических последствий разливов нефти на внутренних водных путях / В. С. Наумов, А. Е. Пластинин // Великие реки 2016 : тр. научного конгресса 18-го Междунар. науч.-пром. форума : в 3 т. (отв. ред. А. А. Лапшин) Нижегородский гос. архит.-стр. ун-т. – 2016. – С. 330–332.
- 3 **Домнина, О. Л.** Оценка риска экологических последствий от транспортных происшествий с сухогрузными судами на примере Волжского бассейна / О. Л. Домнина // Морские интеллектуальные технологии. – 2022. – Т. 1. – № 1 (55). – С. 187–193.
- 4 **Батанина, Е. А.** Оценка возможного размера вреда при аварийных сбросах сыпучих грузов с судов / Е. А. Батанина, О. Л. Домнина // Морские интеллектуальные технологии. – 2021. – № 3–1 (53). – С. 192–199.