

Экологические проблемы развития судоходства в Азово-Черноморском бассейне и пути их решения

Г. И. СКРИПКА, председатель комитета по охране окружающей среды и природных ресурсов Администрации Ростовской области



Состояние экосистемы Азово-Черноморского бассейна, в том числе водных объектов, имеет определяющее значение для устойчивого экономического развития южного региона. Водные ресурсы бассейна служат основным источником водоснабжения населения и хозяйственного комплекса, являются основой успешного развития многих отраслей сельского и промышленного производства.

Азово-Черноморский бассейн издавна славится своими рыбными запасами, прибрежные территории имеют большое рекреационное значение. Сегодня это важнейший транспортный путь, обеспечивающий доступ российским производителям к странам Средиземноморья, Западной Европы.

Давно известно об ухудшении состояния экосистемы Азово-Черноморского бассейна под влиянием все возрастающей техногенной нагрузки. Эту проблему длительное время обсуждают на самых разных уровнях, включая межгосударственный. Однако ситуация не улучшается, более того, она становится все тревожней.

Негативное воздействие на экосистему Азово-Черноморского бассейна оказывают предприятия жилищно-коммунального хозяйства и промышленные объекты, объекты сельского хозяйства, а также судоходство. Проблемам, связанным с последним, и посвящена данная статья.

После глубокого спада в первой половине 90-х годов прошлого века, иллюстрацией которого может служить снижение судопотока через Кочетовский гидроузел на реке Дон с 16 684 судов в 1990 г. до 3 332 в 1996 г., т. е. более чем в пять раз, интенсивность судоходства стала возрастать. В 2004–2005 гг. количество судопроходов в год составило около 10 тыс., а в 2009 г. превысило 17 тыс. В этот же период начинается строительство новых терминальных комплексов и причальных стенок или реконструкция существующих.

Интенсивно развивающееся судоходство оказывает негативное влияние на

все элементы экосистемы Азово-Черноморского бассейна, выступает одной из причин дестабилизации водных экосистем, наносит невосполнимый ущерб рыбному хозяйству, особенно сейчас, когда запасы биоресурсов в Азово-Донском бассейне чрезвычайно малы и необходимо применять специальные меры по их сохранению. О негативных последствиях антропогенного воздействия свидетельствует снижение уловов в Азово-Донском бассейне за последние 50 лет более чем в 150 раз.

Вместе с тем, в ближайшей перспективе планируется расширить порты или построить новые, в том числе в Ростове-на-Дону и Азове. Это означает, что судов в акватории Азовского моря и Нижнего Дона станет значительно больше. Возросшая нагрузка следующими экологическими последствиями:

- коренная перестройка ложа русла (вынос донных отложений из зоны фарватера с последующим отложением в относительно спокойных и удаленных от судоходных трасс местах — на мелководьях, в ериках, где находятся основные нерестилища, результат — заиливание нерестилищ);
- загрязнение пресного стока нефтепродуктами, льяльными водами, а также продуктами перегрузки в районах портопунктов;
- ликвидация мест промысла биоресурсов (расчищенные для неводного промысла участки русла, или «тони», используются под якорные стоянки);
- нанесение прямого ущерба воспроизводству биоресурсов (при прохождении судов через нерестилища сельди погибает более 85% выметанной икры, шумовое загрязнение препятствует

проходу производителей к местам нереста и даже заходу в дельту и русло);

- для продления периода навигации проводится перераспределение гидрографа речного стока (увеличивается сток по реке летом-осенью — в начале зимы за счет снижения водности в весенний, нерестовый, период), а также ранняя установка плотин в низконапорных гидроузлах, препятствующих проходу производителей;

- с балластными водами судов распространяются новые для Азово-Черноморского бассейна виды фауны, вселение которых имеет для биоресурсов бассейна катастрофические последствия; например, вселение гребневика мнемииопсиса в Азовское, Черное и Каспийское моря вызвало уменьшение запасов массовых промысловых видов (и уловов) в десятки раз;

- с повышением интенсивности судоходства существенно возрастает риск экологических бедствий вследствие аварий на судах, их столкновений, порывов транспортных лент и труб в местах перегрузки и т. д.

Сегодня нет нормативных документов, регламентирующих определение величины компенсационных выплат рыбному хозяйству за негативное воздействие судоходства, поэтому невозможно предъявлять иски судовладельцам по возмещению ущерба. Из всех видов влияния судоходства на биоресурсы и среду их обитания оценка ущерба достаточно хорошо разработана только для дноуглубления, которое регулярно проводится на различных участках судоходных трасс. Последствия, а следовательно, и ущерб от других видов воздействия в настоящее время объективно оценить невозможно.

К негативным последствиям развития речного транспорта, повышения мощности судов, особенно когда они проходят на небольшом удалении от береговой линии, относится усиление эрозии берегов. Смыв значительных

объемов грунта при разрушении берега ведет к загрязнению, заилению водных объектов, снижает их рекреационную привлекательность, ухудшает среду обитания водных биоресурсов.

Очевидно, что сегодня назрела настоятельная необходимость выполнения комплексных исследований по оценке всех видов воздействия судоходства на состояние биоресурсов и среду их обитания и разработки методик для оценки ущерба рыбному хозяйству.

В ближайшие годы юг России может столкнуться еще с одной экологической проблемой, обусловленной развитием транспортных судоходных путей. Имеется в виду создание новой судоходной артерии между Каспийским и Азово-Черноморским бассейном. Как известно, существуют два варианта воднотранспортного соединения бассейнов. Первый — строительство второй нитки Волго-Донского канала («Волго-Дон 2»), при котором необходимо строительство новой системы шлюзов параллельно действующей. Второй — строительство канала «Евразия», проходящего по Кумо-Манычской впадине. Предлагается несколько вариантов расположения трассы канала «Евразия», в первую очередь ее западного участка. В большей части вариантов предусмотрено использование существующей системы Манычских водохранилищ.

Тревогу вызывает обстоятельство, что для наполнения и эксплуатации каналов потребуются значительные объемы пресной воды. С учетом современного состояния поверхностных водных систем юга России выполнение этого требования маловероятно без пагубных, а возможно, и необратимых последствий для природных комплексов региона. Это утверждение касается даже наименее «водоемкого» варианта — второй нитки Волго-Донского канала. Особо следует обратить внимание на два обстоятельства.

Прежде всего, нет объективных данных о планируемых проектных решениях. Для обсуждения предоставляется информация, как правило, общего, концептуального характера. Если и приводятся количественные характеристики, то ни источник информации, ни методика их расчета не указываются. Поэтому и рассуждения о потребностях в объемах водных ресурсов, о проведении работ по изменению параметров русла реки Дон или Кумо-Манычской впадины можно рассматривать только как предположения. А для принятия решения о выборе варианта и о допустимости осуществления проектов необ-

ходимы точные, хорошо обоснованные данные.

Кроме того, при оценке потребности в водных ресурсах не учитываются происходящие климатические изменения. Потепление климата, какими бы причинами оно ни было вызвано, приведет к усилению испарения, а следовательно, к дополнительным потерям воды и росту дефицита водных ресурсов.

При создании новых водных транспортных систем неизбежна дальнейшая деградация или потеря нерестилищ донской рыбы, а в перспективе угроза потери всего Азово-Донского рыбохозяйственного бассейна.

Следует помнить и об угрозе ухудшения работы водозаборных сооружений в нижнем течении Дона, в том числе и тех, которые используются для питьевого водоснабжения населения и сегодня, в условиях маловодных лет, работают на пределе своих возможностей.

В дополнение к приведенным аргументам о необходимости глубокой оценки экологических последствий при создании новых судоходных путей добавим следующее.

При строительстве канала «Волго-Дон 2» потребуется выполнение значительных объемов дноуглубительных работ, а возможно, и расширение фарватера почти на всем протяжении реки Дон от нижнего бьефа Цимлянского водохранилища до устья, что может негативно отразиться на состоянии среды обитания биоресурсов.

Оценивая возможные последствия строительства канала «Евразия», следует учитывать, что при дефиците водных ресурсов на юге России и неясных перспективах обеспечения питания канала в водохозяйственных расчетах не учитывается расход воды на орошение, который значительно увеличивает потребность в водных ресурсах. В то же время сторонники канала «Евразия» рассматривают возможность орошения земель как один из важных аргументов в пользу его строительства.

Кроме того, в случае строительства канала «Евразия» усилится подтопление территории за счет поднятия уровня грунтовых вод. В настоящее время подтопление отмечено практически по всему югу и юго-востоку Ростовской области, что в немалой степени обусловлено фильтрацией воды из Цимлянского водохранилища и Донского магистрального канала. Появление новой крупной водной артерии, которая к тому же пройдет по территории с засоленными грунтами, приведет не только к ухудшению ситуации с подтоплением

территории, но и к деградации почв, возникновению солончаков. Таким образом, новый канал не улучшит ситуацию в сельском хозяйстве региона, а значительно ее ухудшит и не исключено, что приведет к невосполнимой потере значительных площадей сельскохозяйственных угодий.

Высказанные опасения, а приведен далеко не полный их перечень, со всей очевидностью показывают, что решение о реализации столь масштабных проектов, как создание новых транспортных путей, может быть принято только на основании объективной оценки экологических последствий, выполненной с привлечением компетентных специалистов, и при разработке мер по минимизации негативного воздействия на окружающую среду, а также по устранению рисков возникновения аварийных ситуаций. Любой неверный шаг может привести к катастрофе. Пока такой оценки нет (а сегодня мы к ней даже не приблизились), следует воздержаться от реализации предлагаемых проектов. Тем более, что существующие транспортные системы работают далеко не на полную мощность.

Следует также рассмотреть и альтернативные варианты. Например, строительство нефтепровода позволит исключить транспортировку нефтепродуктов водным транспортом и существенно уменьшить риски загрязнения ими вод Волги и Дона. Одновременно такое решение даст возможность увеличить перевоз водным транспортом менее опасных грузов.

В заключение хотелось бы обратить внимание еще на одно обстоятельство. Специалистами в области водного транспорта водные объекты рассматриваются прежде всего как транспортные пути. Не отрицая значения водного транспорта для экономики страны, отметим, что в подавляющем большинстве случаев его нельзя расценивать как единственный способ доставки грузов, обеспечения торговых и культурных связей. В то же время природные водные объекты как источник питьевого и хозяйственного водоснабжения, среда обитания биоресурсов, территории рекреации не имеют альтернативы. Незаменимость водных ресурсов, в частности поверхностных водных объектов, в обеспечении жизненно важных потребностей общества очевидна. Забота о сохранении окружающей природной среды должна лежать в основе любых решений по хозяйственному использованию водных объектов, в том числе для целей судоходства.