

В целях улучшения экологического состояния Балтийского моря

С.В. ВИКТОРОВ, заместитель директора по науке НИИ космоэрогеологических методов Министерства природных ресурсов РФ

Л.К. КОРОВИН, генеральный директор СПб 00 «Экология и бизнес»,

заместитель председателя рабочей группы ХЕЛКОМ по наземным источникам загрязнений

Б.П. УСАНОВ, профессор СПб Государственного архитектурно-строительного университета

член президиума Северо-Западного регионального отделения Российской академии транспорта

Настоящая статья написана на основе материалов, подготовленных к региональной Балтийской конференции Европейского сообщества по Европейской морской доктрине (Киль, ФРГ, 21–22 сентября 2006 г.), и дискуссий на заседаниях VI и VII Международных экологических форумов, посвященных Дню Балтийского моря и проходивших в марте 2005-го и марте 2006 гг. в Санкт-Петербурге.

Когда этот номер выйдет из печати, обозначенная в начале статьи конференция уже состоится. Не исключено, что она отойдет от приведенного в публикации сценария. В этом случае мы непременно скорректируем нашу позицию ровно настолько, насколько действительность будет отличаться от прогноза.

Однако, какими бы ни были итоги конференции, всех проблем Балтийского моря она не решит. За интересы России предстоит бороться и в дальнейшем, поэтому публикуемые материалы остаются актуальными независимо от содержания итоговой декларации.

Введение

Декларация о намерениях ЕС создать общую Европейскую морскую доктрину готовилась достаточно давно. Однако, как свидетельствовали выступления еще на прошлогоднем Форуме российских экспертов Е.А. Бугаева, Л.А. Кудерского, М.А. Спиридонова, А.К. Шукина и др., ее разработка велась без привлечения российских специалистов и без учета подписанной президентом РФ Морской доктрины Российской Федерации. Участники Форума получили заверения от присутствовавших представителей ЕС, что прозвучавшие настроения будут доведены до сведения их брюссельского начальства. Но, как показал Форум текущего года, все осталось практически без изменений. По-прежнему предлагается ввести вопросы морской политики и морской безопасности на Балтике в качестве постоянного приоритетного пункта в контекст любого документа о переговорах с Российской Федерацией в рам-

ках европейского партнерства, провести переговоры с Российской Федерацией с целью ускоренного внедрения подписанных конвенций ИМО в национальные законы и т.п.

При этом трудно не разделить обеспокоенность создателей документа, подчеркивающих, что к 2020 г. по сравнению с 2003 г. рост объема перевозок по морю составит 64%. Можно только приветствовать намерение ЕС иметь общую исследовательскую программу (БОНУС-169) и, конечно же, запись об использовании ХЕЛКОМа как платформы для совместных действий.

Тем более что Хельсинкская комиссия (ХЕЛКОМ) — межправительственная организация, ответственная за охрану морской среды Балтийского моря, уже приступила к разработке Плана действий по Балтийскому морю (ПДБМ), чтобы обеспечить принятие всех возможных мер, направленных на улучшение экологического состояния Балтийского моря.

В течение более чем 30 лет страны Балтийского моря работают в тесном сотрудничестве в рамках Хельсинкской конвенции, чтобы снизить нагрузку загрязнений на Балтийское море, возродить морские экосистемы и восполнить ущерб, нанесенный морской среде. Эти совместные усилия привели к заметным улучшениям, о чем свидетельствует восстановление отдельных популяций живой природы, находившихся под угрозой исчезновения, и возможность использования населением прибрежных вод для купания.

Тем не менее, необходимо еще очень многое сделать, поскольку осталось достаточное число трудноразрешае-

мых природоохранных проблем Балтики, и потребуются не одно десятилетие для полного восстановления морской окружающей среды.

Новое время ставит новые задачи и требует новых подходов. Изменение геополитической ситуации в регионе Балтийского моря, вызванное распадом Советского Союза, образованием новых стран и вступлением их в ЕС, привело к тому, что Россия осталась в ХЕЛКОМ единственной страной, не являющейся членом Европейского Союза.

Роль ПДБМ как элемента Европейской морской стратегии

ПДБМ является новой долговременной стратегией ХЕЛКОМ по оздоровлению Балтийского моря, основанной на достижении установленных целей экологического качества морской среды для будущего экономического устойчивого использования природных морских ресурсов.

Инициатива ХЕЛКОМ высоко оценена Европейским Союзом, им выражена готовность рассматривать ПДБМ как пилотный проект для европейских морей в рамках Европейской морской стратегии.

ПДБМ будет базироваться на общем понимании того, каким мы хотим видеть наше море в будущем. Это означает, что ПДБМ должен разрабатываться при активном участии всех заинтересованных сторон различных уровней — от международных организаций и правительств балтийских стран до непосредственных загрязнителей моря отходами своей хозяйственной деятельности; от тех, для кого море является средством к существованию, до рядовых граждан, чей выбор отношения к окружающей среде может помочь снижению загрязнений.

Ранимая природа Балтийского моря требует разработки мер для ограничения всех видов загрязнений, негативно воздействующих на водную среду.



ПДБМ будет базироваться на четко установленных экологических целях, отражающих общее видение здорового Балтийского моря со сбалансированными экосистемами, способными поддержать широкий спектр устойчивой экономической деятельности. Ход достижения этих целей будет оцениваться измеряемыми экологическими индикаторами, разработанными научными экспертами ХЕЛКОМ. Экологические цели и индикаторы будут тщательно отобраны, чтобы отразить потребности и пожелания каждого, кто интересуется Балтийским морем. Они будут использованы для оценки эффективности предпринятых природоохранных мер и обеспечат руководство для разработки будущих управленческих решений для всего региона Балтийского моря.

Этапы создания ПДБМ

7 марта 2006 г. в Хельсинки состоялась установочная конференция заинтересованных лиц по разработке ПДБМ. В ее работе приняли участие 200 представителей научных организаций и деловых кругов, правительств стран Балтики и наиболее значимых региональных организаций. Концепция претенциозного Плана действий ХЕЛКОМ по Балтийскому морю получила подавляющую поддержку участников конференции.

Работу по подготовке плана действий ХЕЛКОМ предполагается сделать открытой и прозрачной от начала до конца. План действий ХЕЛКОМ по Балтийскому морю, который уже широко заявлен как пилотный проект для европейских морей в рамках обновленной Европейской морской стратегии, обеспечивает уникальную возможность приня-

тия широкомасштабных и решительных мер для достижения конечной цели, чтобы уже нынешнее поколение могло пользоваться здоровой морской средой со сбалансированными экосистемами.

Для разработки ПДБМ ХЕЛКОМ создал специальную целевую группу, в которую вошли представители, номинированные договаривающимися сторонами конвенции, ЕС, основных региональных заинтересованных организаций. Первое заседание специальной целевой группы состоялось 25–26 апреля 2006 г., и на нем ключевым вопросом было обсуждение возможных программ действий по четырем основным приоритетным природоохранным направлениям: эвтрофикация, вредные вещества, деятельность в море и биоразнообразие.

Структура ПДБМ

За основу для разработки Плана действий по Балтийскому морю был принят ряд документов, подготовленных секретариатом ХЕЛКОМ: «Цели экологического качества ХЕЛКОМ для экосистемного подхода» и Тематические оценки относительно эвтрофикации и вредных веществ в Балтийском море, морского транспорта, биоразнообразия и охраны природы, а также изменения климата. Чтобы избежать чересчур общей 5-й главы ПДБМ по изменению климата, заседание приняло предложение российской делегации отразить вопросы влияния изменения климата на конкретную деятельность в каждом из тематических разделов ПДБМ.

Заседание приняло следующее решение по общей схеме и структуре. План должен:

- быть целостным и отражать подход интегрированной политики;
 - включать график действий, предполагаемых мер и достигнутые результаты по заложенным целям;
 - обеспечивать активное участие заинтересованных сторон для гарантии права собственности;
 - основываться на определении хорошего экологического состояния, полученного из научных знаний, показывающих необходимость управленческих мер;
 - включать действия, охватывающие всю водосборную территорию Балтийского моря, а также источники, находящиеся вне этой территории, но воздействующие на Балтийское море, для обеспечения сохранности и возрождения морской окружающей среды;
 - учитывать приоритеты финансовой деятельности договаривающихся сторон Конвенции и международных финансовых институтов;
 - быть привязанным к существующим и будущим национальным, региональным и глобальным программам и процессам;
 - включать выполнение существующих и запланированных обязательств и требований, таких как Комплексная программа природоохранных мер в районе Балтийского моря, Копенгагенская декларация ХЕЛКОМ, рекомендации ХЕЛКОМ, Конвенции ИМО, директивы и руководства ЕС.
- Ключевым моментом при разработке ПДБМ является анализ затрат и результатов при выполнении Плана, который должен включать оценку:
- ценности окружающей среды Балтийского моря,
 - потерь от бездействия,
 - стоимости мер,

● анализ экономических стимулов. На заседании были рассмотрены кандидатуры возможных ведущих сторон по разработке 1-го чернового варианта Плана, и России было предложено совместно с Данией рассмотреть свои возможности относительно подготовки раздела Плана, касающегося деятельности в море.

Заседание поручило всем договаривающимся сторонам Конвенции назначить национальных контактных представителей по каждому приоритетному направлению работ.

Работа по подготовке ПДБМ в части деятельности на море

Этот раздел плана должен включать следующие положения.

Завершение работы по установлению индикаторов и целей:

- проверка доступных данных,
- корректировка отчетности.

Безопасность навигации:

- разработка новых инструментов для анализа маршрутов и усиления безопасности навигации,
- изучение необходимости и возможностей будущих мер для безопасной навигации в Балтийском море.

Аварии/оказание помощи:

- оценка необходимости и (при необходимости) лоцманская проводка в зонах высокого риска,
- завершение субрегиональных оценок риска; идентификация недостающей помощи при авариях и спасательных мощностей (оборудование и людские ресурсы).

Воздушные загрязнения:

- продвижение новых (строгих) глобальных антиэмиссионных правил в рамках ИМО,
- разработка конкретных предложений по внедрению экономических стимулов как дополнение в существующие международные правила.

Деятельность на шельфе:

- разработка режима «нулевого сброса».

Судовые отходы:

- разработка предложений для обеспечения гармонизированного выполнения Балтийской стратегии, включая возможное расширение механизма БС на весь ЕС.

Балластные воды:

- идентификация необходимости и возможностей для сотрудничества по гармонизированному выполнению Конвенции ИМО по балластным водам и возможным дополнительным мерам по снижению риска;
- изучение возможностей, адресованных к угрозе внесения чужеродных видов на корпусах судов.

Первый вариант ПДБМ по каждому приоритетному направлению представлен ведущими сторонами в сентябре 2006 г. После серии заседаний и заключительной конференции заинтересованных лиц в марте 2007 г., на которой будет рассмотрен первый вариант единого ПДБМ, окончательная природоохранная стратегия будет представлена на Министерской сессии ХЕЛКОМ 15 ноября 2007 г. в Варшаве.

Особая заинтересованность России в разработке ПДБМ

В соответствии с последними статистическими данными, полученными с помощью новой Автоматической идентификационной системы ХЕЛКОМ (АИС ХЕЛКОМ), предназначенной для осуществления мониторинга морских перевозок в Балтийском море, ежегодно более 50 тысяч судов пересекают пролив Скаген в районе самой северной части Дании на пути следования в Балтику или в обратном направлении. В любое время суток в водах Балтики находится примерно 1800–2000 судов. Суда, имеющие осадку менее 7 метров, составляют львиную долю судов, пересекающих пролив Скаген на пути следования в Балтику или в обратном направлении.

Число и размеры судов (особенно нефтяных танкеров) возросли за последние годы, и в настоящее время на Балтике можно увидеть суда, транспортирующие до 150 тысяч тонн нефти. В то же самое время по сравнению с 2000 г. значительно увеличилось количество транспортируемой нефти в соответствии с диаграммой.

Согласно новым исследованиям, проведенным Хельсинкской комиссией, количество аварий, происходящих с судами в водах Балтийского моря, почти удвоилось по сравнению с данными 2003 г. В 2004 г. произошла 121 авария, в то время как в 2003 г. — 71, в 2002 г. — 57, в 2001 г. — 57, в 2000 г. — 62.

Несмотря на то, что возрастание суходохода является показателем усиления кооперации в регионе Балтийского моря и процветания экономики, это в то же время означает, что происходящие с судами аварии, вызывающие загрязнение морской природной среды, становятся более вероятными.

В данном контексте вопросы обеспечения безопасности круглогодичной навигации в Финском заливе, и особенно в узкостях вблизи портов Приморск и Высоцк, приобретают особую важность для нашей страны. Остро стоит и проблема мониторинга возможных загрязнений акватории нефтепродуктами с судов. Средства авиационного и всепогодного спутникового наблюдения РФ недопустимо отстают от других стран Балтики. Новые экологические проблемы ставит и проект прокладки Северо-Европейского газопровода по дну Балтийского моря. Эти и другие проблемы вполне могли бы быть обсуждены на предстоящей конференции в рамках международной выставки «Транстек-2006» и затем представлены нашим партнерам по морскому бизнесу на Балтике на очередном, VIII Международном экологическом форуме.

Заключение

Разрабатываемый ПДБМ через несколько лет может потребовать от нашей страны дополнительных существенных усилий по обеспечению экологического благополучия Балтийского моря. К этому нужно готовиться заранее. Именно поэтому необходима постоянная хорошо скоординированная работа всех заинтересованных ведомств РФ на стадии подготовки проекта этого важного документа долгосрочного действия.

Количество нефти, транспортируемой через 11 крупнейших терминалов, расположенных в Восточной Балтике (Гданьск, Клайпеда, Вентспилс, Мууга, Приморск, Порвоо, Наантали, Рига, Бутинге, Санкт-Петербург и Калининград), а также через пролив Скаген, млн. т (03.08.2006 Press release HELCOM «HELCOM releases latest statistics on ship traffic in the Baltic Sea»)

