

**ДОКУМЕНТАЦИЯ,  
обосновывающая хозяйственную деятельность  
ООО «Дальневосточная танкерная компания» во внутренних  
морских водах Российской Федерации  
(Дальневосточного бассейна)**

**Пояснительная записка**

## Оглавление

Общая часть .....	3
Краткая характеристика намечаемой деятельности .....	4
Места осуществления хозяйственной деятельности судами Компании .....	4
Технологическая схема осуществления деятельности .....	11
Существующие ограничения деятельности .....	14
Описание альтернативных вариантов достижения цели планируемой (намечаемой) деятельности .....	15
Возможные виды воздействия на окружающую среду и мероприятия по их предупреждению и ликвидации .....	16
Возможные виды воздействия на окружающую среду .....	16
Воздействие на компоненты окружающей среды .....	16
Меры по предотвращению и (или) уменьшению возможного негативного воздействия планируемой (намечаемой) хозяйственной деятельности .....	18
Результаты оценки воздействия на окружающую среду .....	20

## Общая часть

Настоящая документация разработана с целью обоснования хозяйственной деятельности ООО «Дальневосточная танкерная компания» (Компания) на акватории морских портов Дальнего Востока.

Данная пояснительная записка представляет краткий обзор результатов проведения оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Деятельность Компании осуществляется круглогодично. Срок обоснования хозяйственной деятельности составляет 10 лет с момента получения положительного заключения Государственной экологической экспертизы.

Основной вид хозяйственной деятельности: бункеровка судов на рейде морского порта.

Бункеровочная деятельность осуществляется на акватории морских портов Владивосток, Находка, Восточный (включая б. Козьмина), Зарубино, Посыет (участок в Славянском заливе), Советская Гавань, Ванино, Корсаков, Холмск, Невельск, Шахтерск (терминалы Бошняково, Углегорск).

Таблица 1. Информация о заказчике

<b>Наименование организации-заказчика (полное и сокращенное)</b>	Общество с ограниченной ответственностью «Дальневосточная танкерная компания» (ООО «Дальневосточная танкерная компания»)
<b>Контактные данные</b>	Юридический / почтовый адрес: 682860, Хабаровский край, Ванинский район, межселенная территория Ванинского района, в 320 м на юг от мыса Северный, сооружение 1. Телефон: 8 (42137) 51102 E-mail: <a href="mailto:dtk@dtk.transbunker.ru">dtk@dtk.transbunker.ru</a>
<b>Руководство</b>	Генеральный директор Ланцев Андрей Николаевич
<b>ОГРН</b>	1022700711758
<b>ИНН</b>	2709009092

Работы по оценке воздействия хозяйственной деятельности (ОВОС) на окружающую среду выполнены Акционерным обществом «Южный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота» (далее – исполнитель).

Таблица 2. Информация об исполнителе

<b>Наименование организации-исполнителя (полное и сокращенное)</b>	Акционерное общество «Южный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота» (АО «ЮжНИИМФ»)
<b>Контактные данные</b>	Юридический адрес: 353906, Краснодарский край, г. Новороссийск, ул. Терская, д. 18 Фактический адрес: 353900, Краснодарский край, г. Новороссийск, ул. Революции 1905 г. / Набережная им. адмирала Серебрякова, д. № 1 / 5 Телефон / факс: 8617) 60-12-14 E-mail: <a href="mailto:institute@ujniimf.ru">institute@ujniimf.ru</a> , <a href="mailto:institute@южниимф.рф">institute@южниимф.рф</a>
<b>Руководство</b>	Генеральный директор Маценко Сергей Валентинович
<b>ОГРН</b>	1142315000266
<b>ИНН</b>	2315185366

## Краткая характеристика намечаемой деятельности

ООО «Дальневосточная танкерная компания» является действующим предприятием (далее – Компания).

Компания зарегистрирована в установленном порядке и имеет лицензии на следующие виды работ / услуг:

- перевозка морским транспортом опасных грузов (3, 9 класс);
- перегрузка опасных грузов в морских портах с одного транспортного средства на другое транспортное средство (одним из которых является судно).

## Места осуществления хозяйственной деятельности судами Компании

Бункеровочная деятельность производится по схеме «судно-судно» на акватории морских портов Владивосток, Находка, Восточный (включая б. Козьмина), Зарубино, Посыет (участок в Славянском заливе), Советская Гавань, Ванино, Корсаков, Холмск, Невельск, Шахтерск (терминалы Бошняково, Углегорск) (рисунок 1).

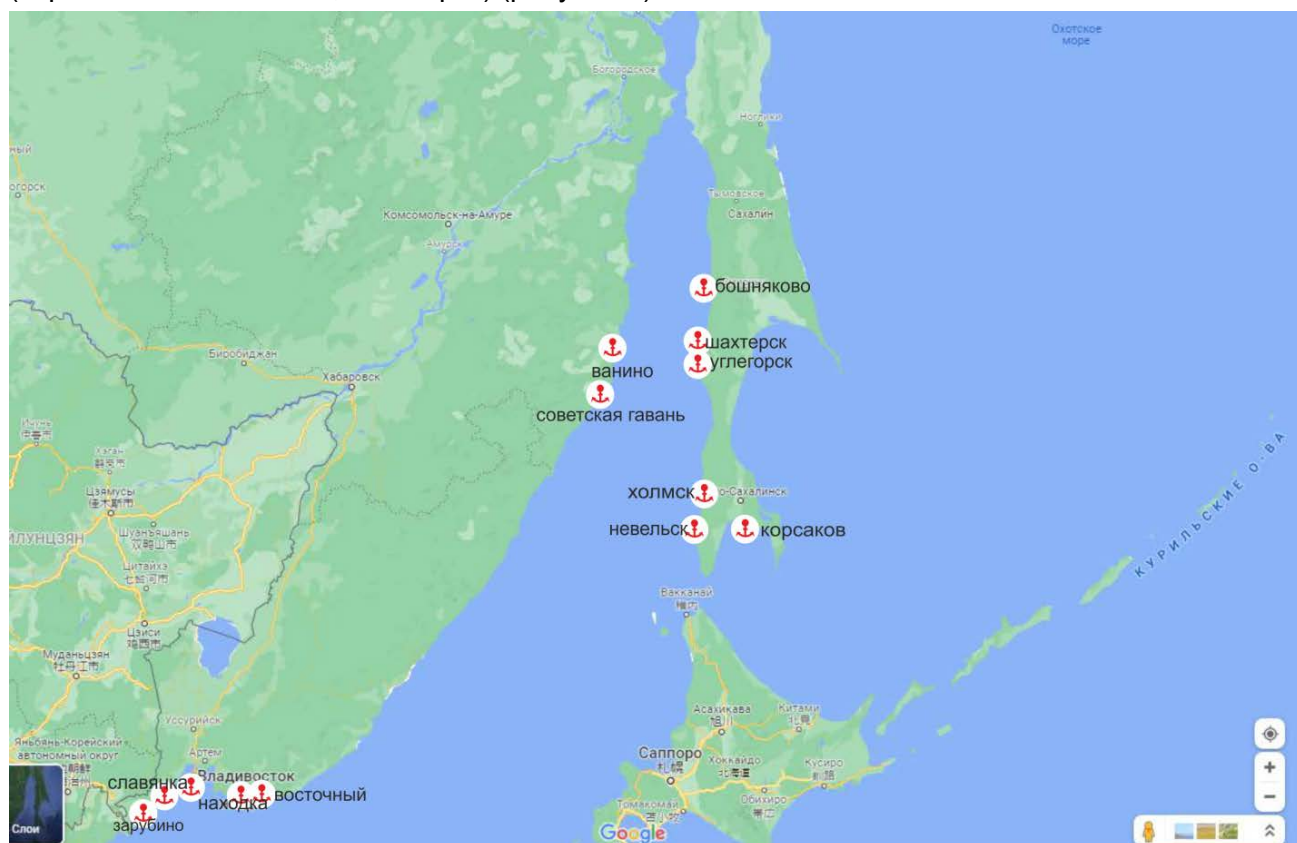


Рисунок 1. Т/х Местоположение морских портов осуществления деятельности

**В морском порту Владивосток**, расположенном в Приморском крае, зона хозяйственной деятельности судов Компании ограничена проливом Босфор Восточный (рисунок 2).

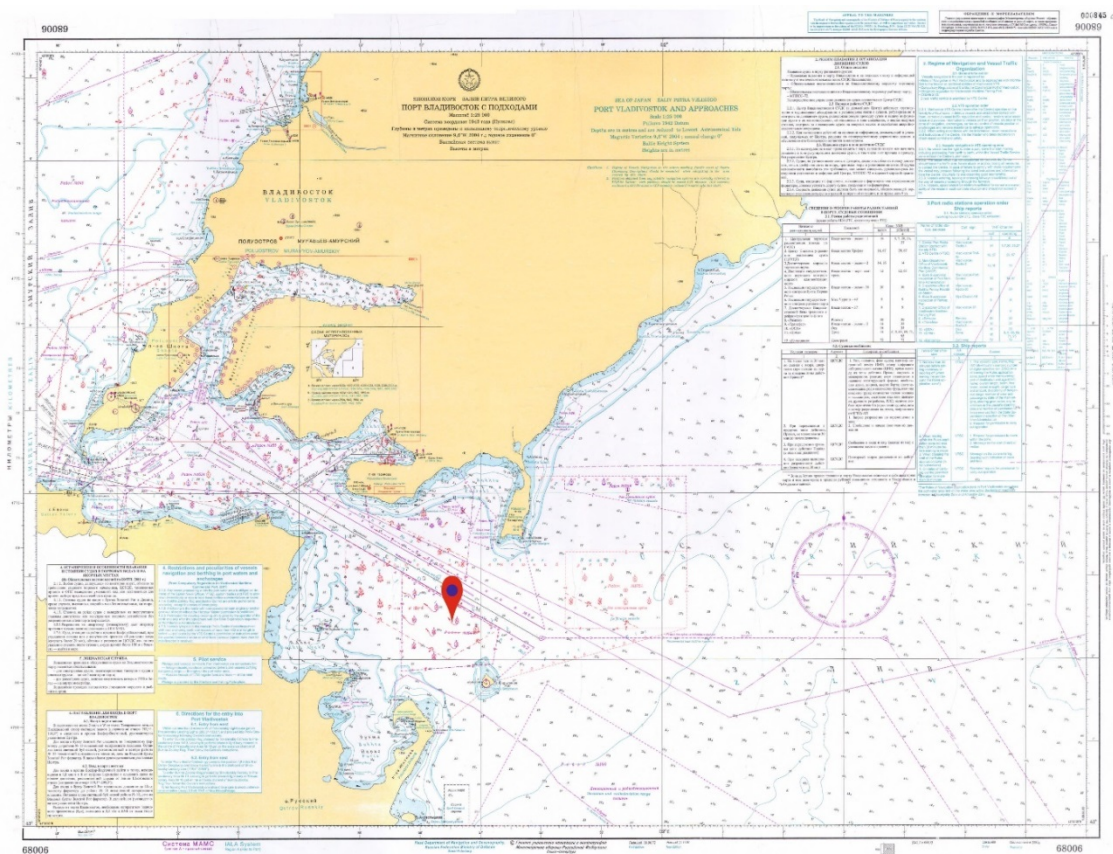


Рисунок 2. Место работы судов Компании в порту Владивосток

В заливе Находка Компания осуществляет деятельность в морских портах Находка, Восточный, включая бухту Козьмина (рисунок 3).

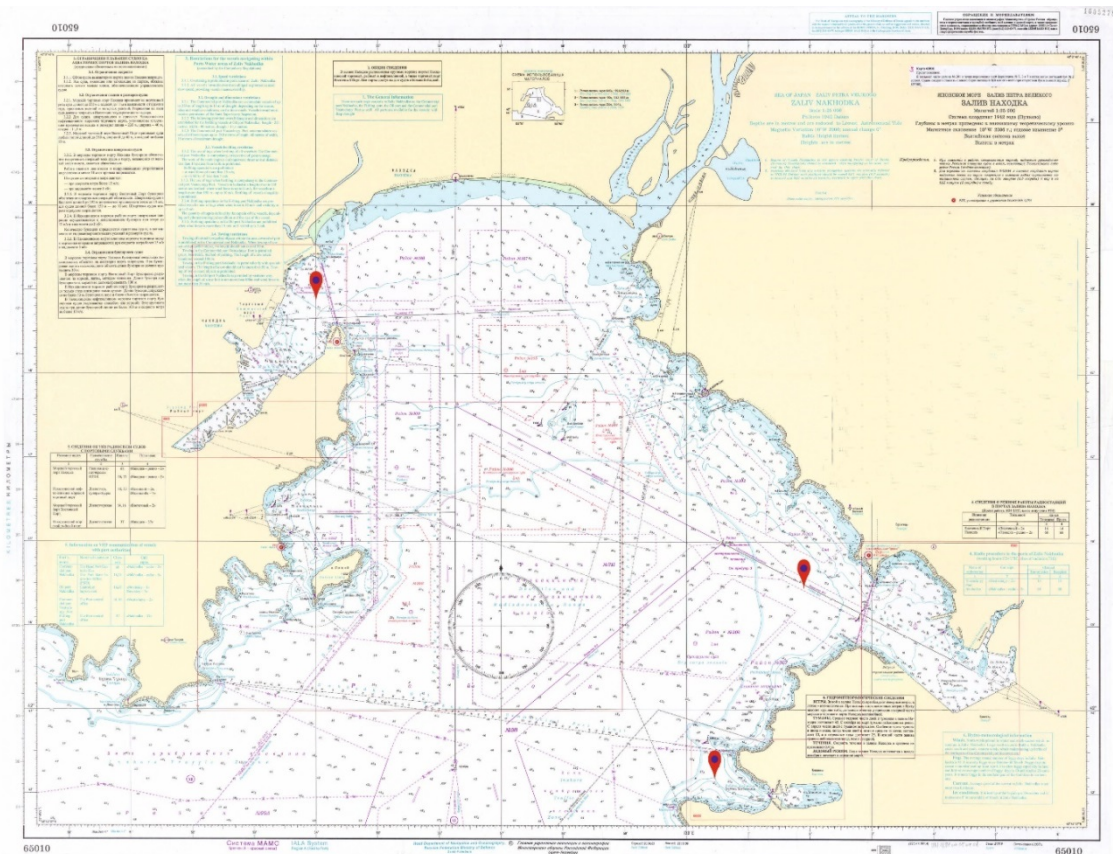


Рисунок 3. Место работы судов Компании в заливе Находка

В морском порту **Зарубино** деятельность судов Компании осуществляется в заливе Китовый в месте, обозначенном на рисунке 4.

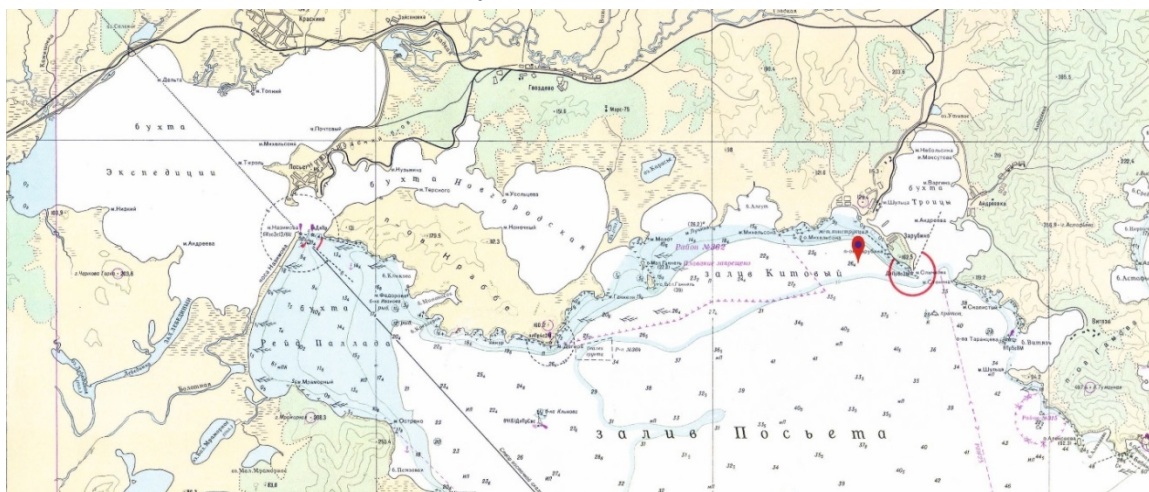


Рисунок 4. Место работы судов Компании в порту Зарубино

Морской порт Посыет включает два участка расположенные в Приморском крае на побережье Японского моря в заливе Посыета и в Славянском заливе. Суда Компании осуществляют хозяйственную деятельность в Славянском заливе (рисунок 5).



Рисунок 5. Место работы судов Компании в порту Посыет (Славянский залив)

В морском порту **Ванино** в Хабаровском крае деятельность судов Компании осуществляется в бухте Ванина (рисунок 6).

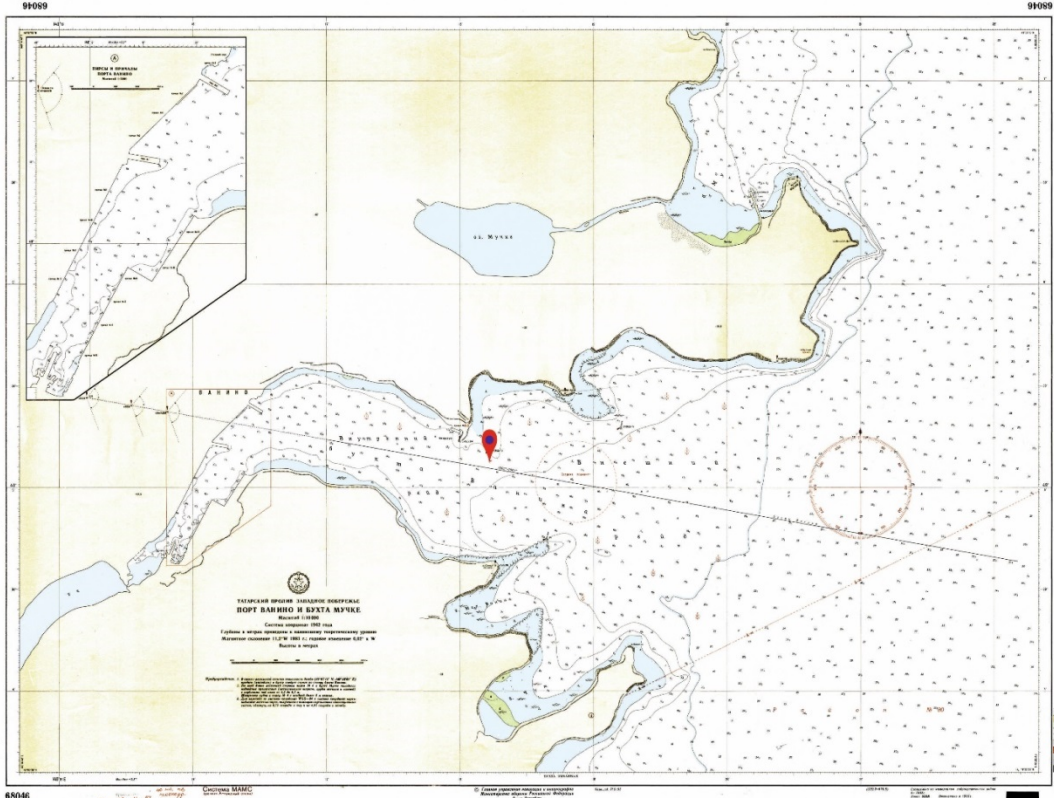


Рисунок 6. Место работы судов Компании в порту Ванино

Место осуществления бункеровочных операций в морском порту Советская Гавань приведено на рисунке 7.

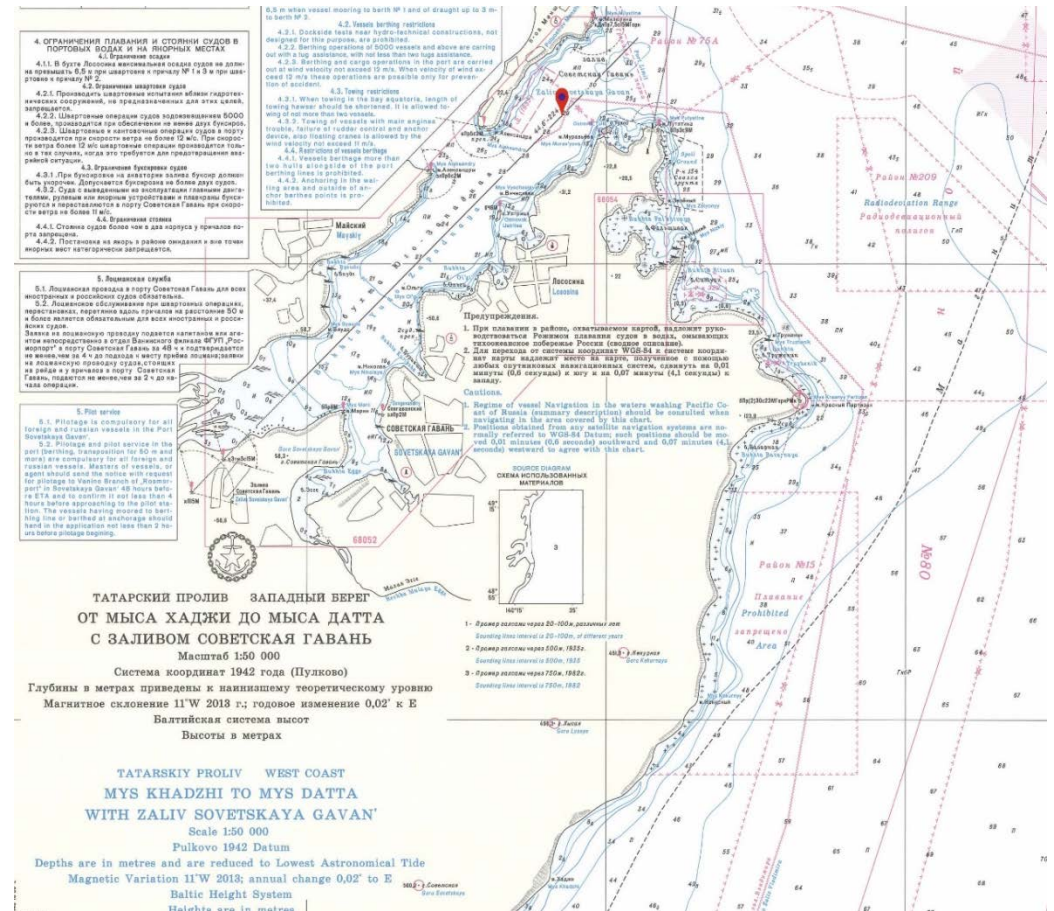


Рисунок 7. Место работы судов Компании в порту Советская Гавань

Деятельность Компании в морском порту Корсаков Сахалинской области производится на участке, представленном на рисунке 8.

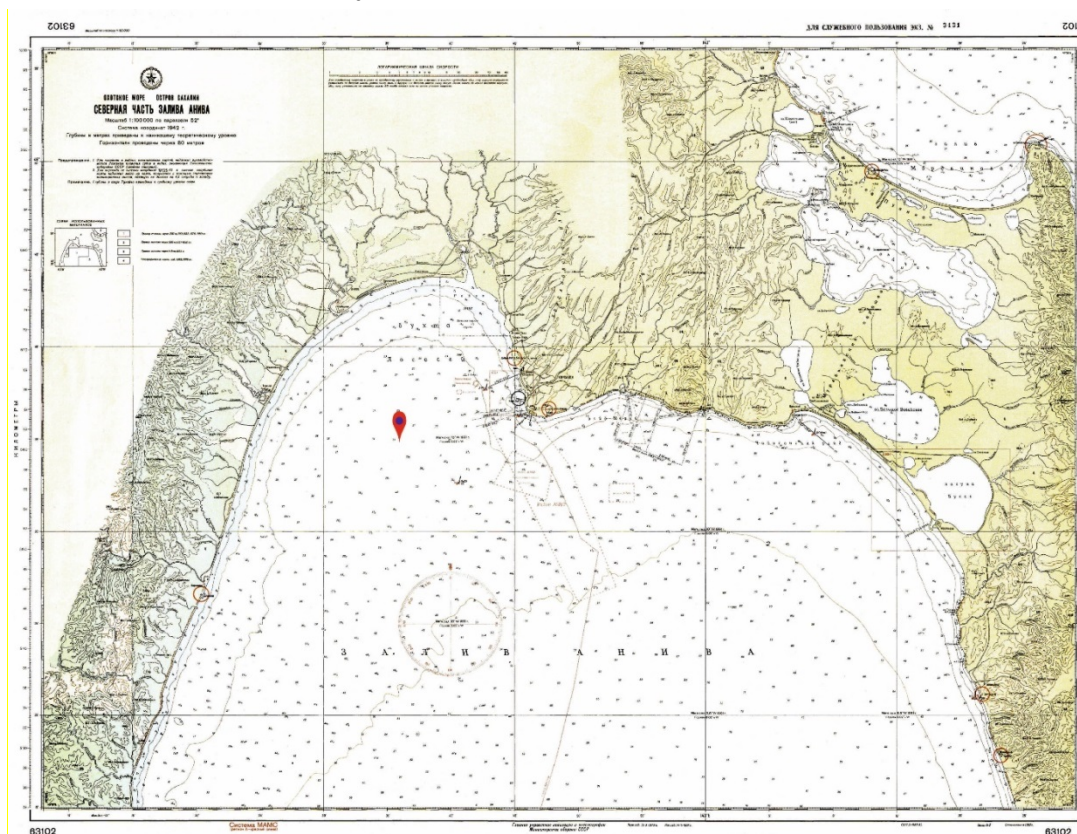


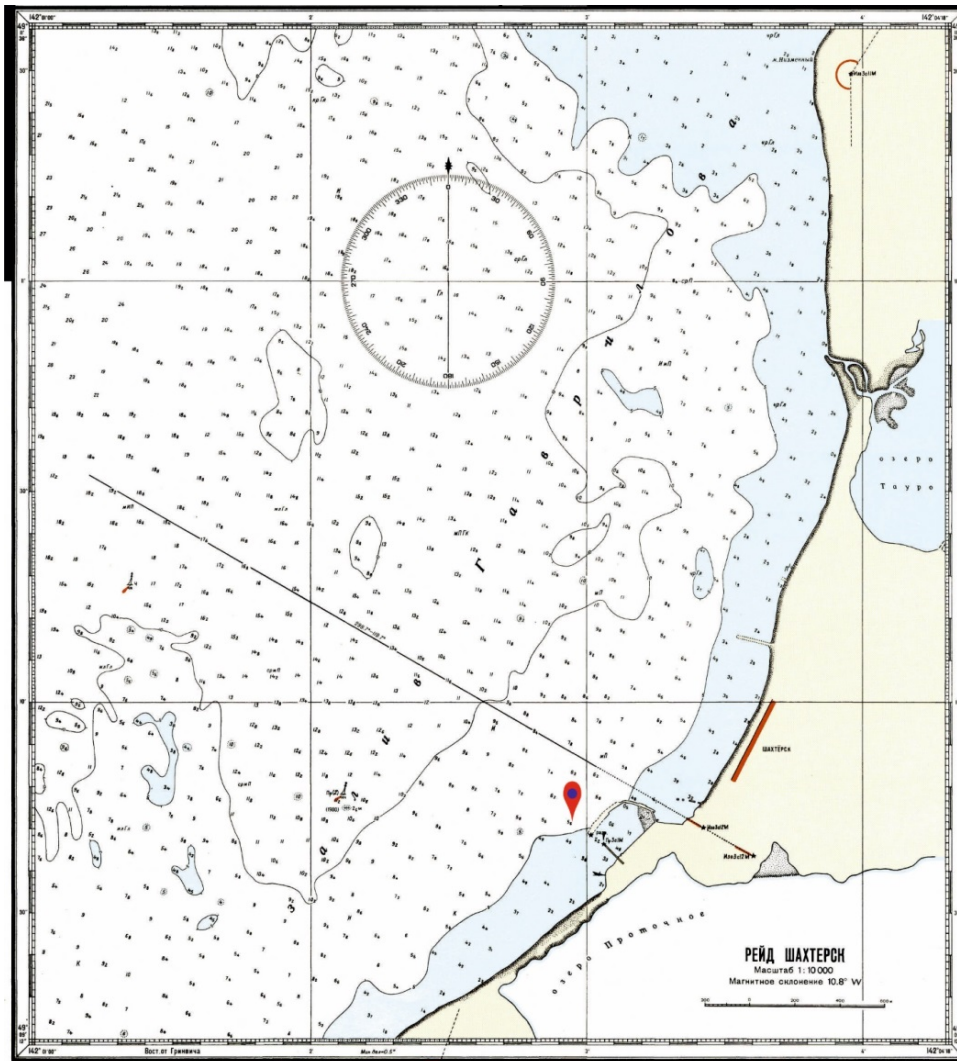
Рисунок 8. Место работы судов Компании в порту Корсаков  
В морском порту Холмск деятельность судов Компании осуществляется в месте, указанном на рисунке 9.





Рисунок 9. Место работы судов Компании в порту Холмск

В состав морского порта Шахтерск входят морские терминалы: Бошняково, Углегорск и Красногорск. Деятельность судов Компании осуществляется в морском порту, а также на акватории терминалов Углегорск и Бошняково (рисунки 10–12).



68087

Рисунок 10. Место работы судов Компании в порту Шахтерск

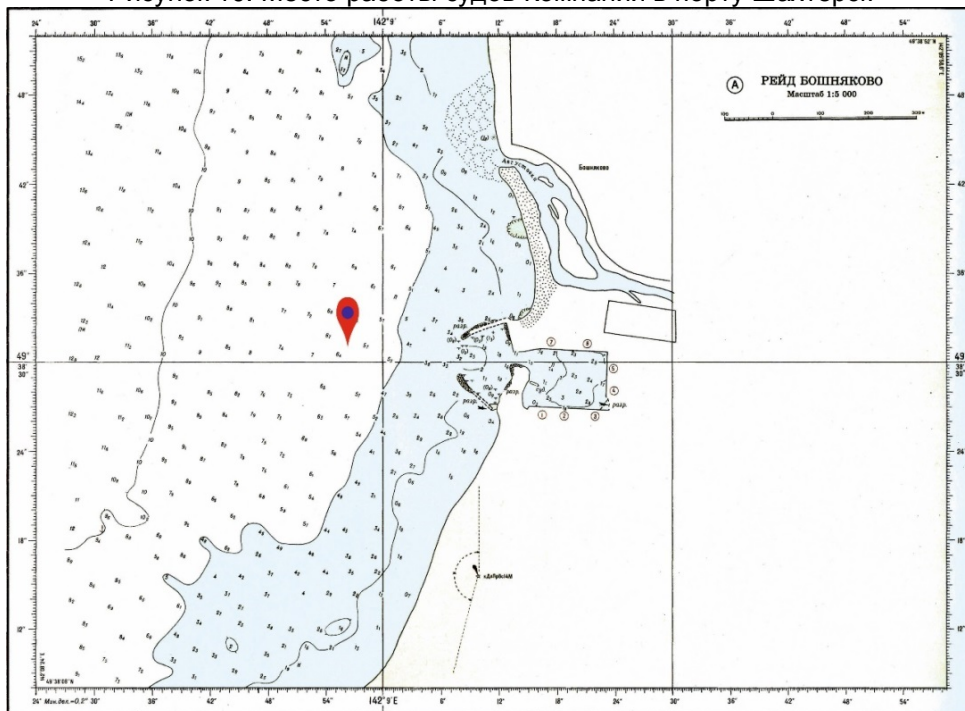


Рисунок 11. Место работы судов Компании в терминале Бошняково

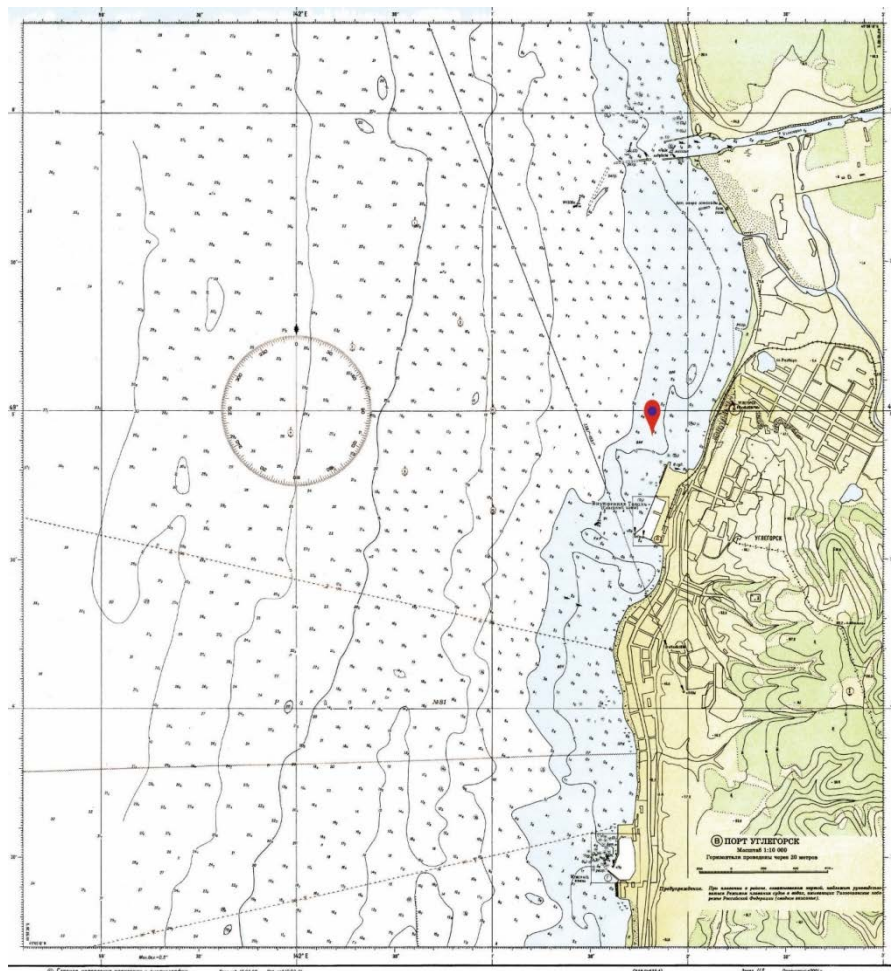


Рисунок 12. Место работы судов Компании в терминале Углегорск

### Технологическая схема осуществления деятельности

Для реализации данной деятельности Компания использует следующие нефтеналивные суда (танкеры-химовозы) (рисунки 13–16).



Рисунок 13. Т/х «Александр Кашук»



Рисунок 14. Т/х «Лидога»



Рисунок 15. Т/х «Николай Шалавин»



Рисунок 16. Т/х «Сизиман»

Бербоут-чартеры судов приведены в приложениях к материалам ОВОС (том 2 Приложение 2). Краткая характеристика судов приведена в таблице 1.

Таблица 1. Краткая характеристика судов Компании

Наименование судна	т/х «Александр Кашук»	т/х «Лидога»	т/х «Николай Шалавин»	т/х «Сизиман»
Длина габаритная, м	84,97	73,24	100,1	73,24
Ширина габаритная, м	12,6	14	16	14
Осадка, м	5,4	4,76	5,75	4,83
Виды топлива (груз)	Светлые и темные НП одновременно	Светлые и темные НП	Светлые и темные НП одновременно	Светлые НП
Кол-во грузовых танков / общий объем, м <sup>3</sup>	12 / 3414,22	13 / 2744,9	12 / 5906,48	11 / 2745,48
50% объема 2х смежных танков наибольшего объема (для двухкорпусных судов)	353,58	350,82	603,5	350,77

Виды топлива: мазут и дизельное топливо.

Информация об объемах бункеровочных операций приводится в Приложении 4 тома приложений к материалам ОВОС.

Бункеровка судов на рейде морского порта производится с разрешения капитана морского порта при благоприятных метеоусловиях, бункеровщиками, имеющими на борту в готовности средства для локализации и ликвидации разлива нефти.

Процесс бункеровочной операции предполагает передачу топлива на рейдах морских портов от бункеровщика к судну-приемнику с использованием судовых гибких грузовых шлангов через сливо-наливное оборудование (рисунок 17).

Основные средства управления и контроля за ходом технологического процесса сосредоточены на борту бункеровщика.

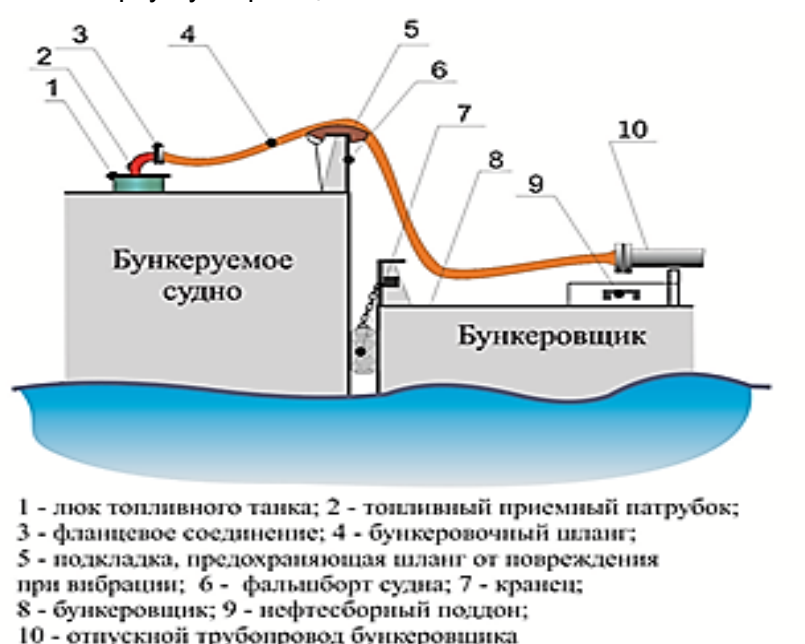


Рисунок 17. Передача топлива от бункеровщика к судну-приемнику с использованием судовых гибких грузовых шлангов

На подготовительном этапе осуществляется формирование предварительного грузового и балластного планов с целью обеспечения оптимального распределения заданного количества груза, т. е. различных видов топлива для заправки судов, и балласта по соответствующим отсекам с учетом требований к остойчивости судна, характеристикам прочности и ходкости в различных погодных условиях; формируется предварительная схема выгрузки/загрузки танков, которая определяет очередность их обработки и нормы выдачи/приема груза.

Бункеровщик, оснащенный кранцами, швартуется лагом к судну так, чтобы манифольды обоих танкеров находились соосно (рисунок 18).

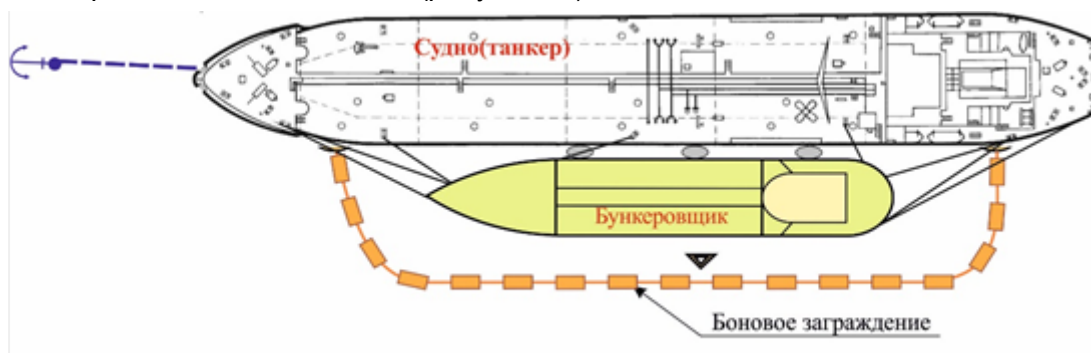


Рисунок 18. Швартовка бункеровщика к судну

Передача топлива осуществляется закрытым способом, когда фланцы грузового шланга жестко прикрепляются к приемнику грузовой магистрали бункеровщика и к палубному приемнику бункеруемого судна. Давление (согласовывается с принимающей стороной и фиксируется в чек-листе или в нотисе при погрузке на нефтебазе) в системе трубопроводов создается грузовыми насосами бункеровщика при выдаче груза и береговыми насосами при приеме груза. Распределение потоков бункера осуществляется при помощи грузовых клинкетов – запорных устройств грузовых трубопроводов с дисковыми затворами. При любой бункеровочной операции задействован только один грузовой шланг либо на ДТ, либо на мазут. Одновременная перекачка обоих видов топлива не допускается.

### Существующие ограничения деятельности

Участки ведения хозяйственной деятельности Компании находятся вне границ особо охраняемых природных территорий (акваторий) и их охранных зон (письма компетентных государственных учреждений представлены в Приложении 6).

По официальным сведениям хозяйственная деятельность Компании в пределах морских портов деятельности не затрагивает территории традиционного проживания коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока. Территории традиционного природопользования в границах участков отсутствуют.

В пределах рыболовных и рыбоводных участков деятельность Компании не осуществляется.

Поскольку хозяйственная деятельность осуществляется на акватории морских водных объектов, поэтому источники питьевого водоснабжения в районе ведения хозяйственной деятельности отсутствуют.

Сведения из государственного водного реестра для водных объектов работы судов Компании отсутствуют.

## **Описание альтернативных вариантов достижения цели планируемой (намечаемой) деятельности**

Перевозка и бункеровка судов нефтепродуктами является основным видом деятельности Компании.

В данном случае единственным альтернативным вариантом может быть только отказ от деятельности или «нулевой вариант».

«Нулевым вариантом» в данном случае является отказ от круглогодичного обеспечения бункеровки судов в Дальневосточном регионе.

Отказ от реализации деятельности может привести к значимым последствиям:

- произойдет ликвидация флота Компании;
- возникнет потеря рабочих мест сотрудниками и экипажами судов;
- в качестве возможного варианта возникнет необходимость смены квалификации и трудоустройства персонала и экипажей;
- снижение конкуренции в случае потери одного из поставщиков бункерного топлива может вызвать увеличение стоимости на оказание аналогичной услуги на рынке и привести к экономическим убыткам потребителей услуги;
- будет нанесен урон бюджету региона и государства из-за уменьшения налоговых выплат.

## **Возможные виды воздействия на окружающую среду и мероприятия по их предупреждению и ликвидации**

### **Возможные виды воздействия на окружающую среду**

Виды воздействия на окружающую среду характеризуются как воздействие на:

- атмосферный воздух;
- флору и фауну в районе производства работ;
- отгружающую среду в процессе образования и утилизация отходов;
- социально-экономическую сферу.

Основными источниками воздействия планируемой (намечаемой) хозяйственной деятельности являются операции, производимые с нефтепродуктами.

При штатном режиме работы судов воздействие на водные объекты исключается.

Возможно воздействие на окружающую среду при аварийных ситуациях (разливы нефти и нефтепродуктов при бункеровочной деятельности).

К возможным причинам разлива нефтепродуктов отнесены:

- разгерметизация танков используемых судов вследствие аварии навигационного, технического, технологического и форс-мажорного характера;
- разрыв грузового шланга приема и выдачи топлива вследствие износа, вызванного механическим воздействием, температурным воздействием (влиянием повышенных или пониженных температур) и физико-химическим воздействием;
- ошибки персонала (эксплуатационные разливы).

### **Воздействие на компоненты окружающей среды**

**Воздействие на атмосферный воздух.** К основным источникам загрязнения атмосферы в процессе бункеровки относятся судовые силовые энергетические установки (главные и вспомогательные дизельные двигатели, дизель-генераторы) танкеров. При заходе транспортного судна (сдающего) на точку позиционирования, либо при отходе с якорной стоянки работают главные двигатели судна ГД в режиме маневрового хода, жизнеобеспечение судна осуществляется за счет работы дизель-генераторов (ВДГ). Для обеспечения электроэнергией систем связи, внутреннего и наружного освещения, контрольно-измерительных приборов, приборов автоматики, сигнализации, навигационных приборов дизель-генераторы работают в режиме 50%-ой нагрузки; при производстве грузовых работ возможна 100% загрузка ВДГ.

В процессе работы главных и вспомогательных механизмов в атмосферу поступают продукты сгорания топлива, содержащие в своем составе оксиды азота, диоксид серы, оксид углерод, сажу, бенз(а)пирен, формальдегид, углеводороды.

Расчеты мощности выбросов загрязняющих веществ и определение состава выбросов проведены с использованием отраслевых методик, рекомендаций по определению количественного и качественного состава выбросов ЗВ в атмосферу.

При осуществлении производственной деятельности на акваториях морских портов составлен перечень ЗВ, который включает 10 ингредиентов. Расчетный валовый выброс загрязняющих веществ составит 99,51712 т. Валовый выброс вредных веществ определен, исходя из круглогодичной работы. Воздействие на атмосферный воздух подробно описано в пункте 5.1 тома ОВОС.

**Физическое воздействие.** Расчетное шумовое воздействие судна при режиме работы с максимальной нагрузкой в дневное время суток не оказывает влияния на район жилой застройки в любое время суток.



Работающие суда при выполнении бункеровочных операций не создают вибрации, способные вызвать беспокойство у жителей населенных пунктов.

На судах Компании источниками ЭМИ являются эксплуатируемые силовые агрегаты, установки и радиопередающие устройства. Все эксплуатируемые технические средства флота проходят освидетельствование в соответствии с Правилами Российского морского регистра судоходства, в том числе и радиопередающее оборудование судов, можно утверждать, что электромагнитное поле, создаваемое оборудованием судна, не превышает ПДУ и, как следствие, работающее судно при осуществлении хозяйственной деятельности не создаёт электромагнитного воздействия, способного вызвать беспокойство у жителей населенных пунктов.

Источники инфразвукового и ионизирующего излучения на судах отсутствуют, следовательно, воздействие на окружающую среду исключается.

Бункеровка топливом осуществляется на морской акватории, на которой не регламентировано установление СЗЗ, кроме того, бункеровка осуществляется судном без использования стационарных объектов, поэтому для данного вида деятельности СЗЗ не устанавливается.

Подробно возможность физического воздействия при работе судов Компании в штатном режиме приводится в пункте 5.2 ОВОС.

**Воздействие на геологическую среду и почвенный покров.** Хозяйственная деятельность осуществляется на морской акватории. При этом земельные ресурсы, рельеф, почвенный покров, геологическая среда, недра и подземные воды не затрагиваются. Таким образом, воздействие на геологическую среду в штатном режиме деятельности Компании исключается. Более подробная информация приводится в пункте 5.3 ОВОС.

**Воздействие на водную среду.** В соответствии с расчетами суммарный объем водопотребления при осуществлении хозяйственной деятельности составит: 7,45 м<sup>3</sup>/сут., 1875 м<sup>3</sup>/год. Общий объем льяльных вод с судов Компании при осуществлении хозяйственной деятельности составит 5,544 м<sup>3</sup>/сут (1386 м<sup>3</sup>/год).

Сброс с судов хозяйственно-бытовых и нефтесодержащих (льяльных) сточных вод в водный объект не предусматривается, источники воздействия на водный объект не выявлены. При штатном режиме работы судов воздействие на водные объекты исключается.

Подробная информация о возможности воздействия на водную среду приводится в пункте 5.4. ОВОС.

**Воздействие на растительный и животный мир.** Осуществляемая в установленных на акватории деятельность в штатном режиме Компании не оказывает воздействия на растительный и животный мир территорий, прилегающих к акваториям морских портов (пункт 5.5).

**Воздействие на водные биоресурсы.** Осуществление рассматриваемой хозяйственной деятельности в штатном режиме не повлечет потерь водных биоресурсов, следовательно, разработка компенсационных мероприятий по восстановлению нарушенного состояния водных биоресурсов не требуется (подпункт 5.5.1 ОВОС).

В случае возникновения аварийной ситуации или при установлении фактов нарушения законодательства о рыболовстве и сохранении водных биоресурсов расчет размера вреда, причиненного водным биоресурсам, будет выполняться по фактическим данным согласно действующей методике исчисления размера вреда, причиненного водным биологическим ресурсам.

**Воздействие на ООПТ.** В соответствии с установленными местами осуществления бункеровочных операций и проведенным в пункте 1.6 Плана ЛРН моделированием поведения нефтяного пятна, деятельность Компании как в штатном, так и в аварийном режиме не будет оказывать воздействие на ООПТ. Данная информация приведена согласно пункту 5.6 ОВОС.

**Воздействие отходов на состояние окружающей природной среды.** В процессе деятельности Компании планируется образование отходов I–V классов опасности.

Источниками образования отходов при реализации хозяйственной деятельности являются: эксплуатация судов; жизнедеятельность рабочего персонала на судах. В соответствии с нормативами на судах Компании планируется образование 27,432 т отходов. Места накопления отходов оборудуются на каждом судне в соответствии с санитарными правилами и нормами, правилами пожарной безопасности. При соблюдении условий сбора и накопления отходов в соответствии с экологическими, санитарными и противопожарными нормами, можно полагать, что в период осуществления хозяйственной деятельности отходы не окажут негативного влияния на окружающую среду (пункт 5.7 ОВОС).

**Воздействие на окружающую среду при аварийных ситуациях.** Опасности аварий связаны с возможностью разрушения сооружений и (или) технических устройств, взрывом и (или) выбросом опасных веществ с последующим нанесением вреда окружающей природной среде.

В целях заблаговременного планирования мероприятий по предупреждению и ликвидации аварийных ситуаций, связанных с разливами нефти, поддержанию в постоянной готовности сил и средств их ликвидации для обеспечения безопасности населения и территорий, а также по максимальному уменьшению ущерба и потерь в случае их возникновения для Компании разработан План ЛРН.

Расчетный максимально возможный объем разлива нефтепродуктов составит 603,5 м<sup>3</sup>, частота событий оценивается как возможная (10<sup>-2</sup> до 10<sup>-4</sup> случаев в год). При этом возникает вероятность загрязнения береговой черты, воздействие на атмосферный воздух в процессе испарения нефтепродуктов с возной поверхности, воздействие на качество морской среды и морскую биоту. При проведении ликвидационных мероприятий возможно образование 878,249 т нефтезагрязненных отходов.

Подробнее информация приводится в Плане ЛРН Компании и пункте 5.8 ОВОС.

**Воздействие на социально-экономическую среду.** Деятельность по бункеровке осуществляется в акваториях уже существующих морских портов, имеющих свои портовые службы. Следовательно, изменения в сфере занятости происходить не будут. Учитывая, что в порту должна быть обеспечена заправка судов топливом, отказ от бункеровки повлечет нарушения в функционировании морских портов вплоть до прекращения их деятельности (пункт 5.9).

### **Меры по предотвращению и (или) уменьшению возможного негативного воздействия планируемой (намечаемой) хозяйственной деятельности**

Основные меры Компании по снижению уровня концентраций вредных веществ в атмосфере включают в себя:

- использование сортов топлива, удовлетворяющих требованиям ГОСТ;
- использование малосернистого топлива;
- постоянный контроль работы главных и вспомогательных судовых двигателей;
- прохождение освидетельствования (сверку параметров) в соответствии с положениями Технического кодекса по NOx;
- ограничение количества маневров главных двигателей судов при движении по акватории.
- организация производственного контроля уровня химического загрязнения и уровня шума на акватории морских портов.

При проведении работ во время ликвидации разлива с целью **снижения шумового воздействия** дополнительно предусматривается:

- работа транспорта с глушителем в исправном состоянии;
- рассредоточение по времени работы техники с высоким уровнем шума;
- помещение передвижного компрессора в звукопоглощающую палатку, что позволит снизить шум на 20дБ(А).

С целью предотвращения и **минимизации негативного влияния на водный объект** разливов нефтепродуктов в Компании разработан План предупреждения и ликвидации разливов нефтепродуктов, утвержденный Положительным заключением Росморречфлота, выданным по итогам тренировочных учений.

С целью **уменьшения воздействия отходов** на окружающую среду разработаны организационные, нормативные и компенсационные мероприятия, к числу которых относят:

- организацию отдельного сбора отходов;
- исключение вероятности складирования отходов, горюче-смазочных материалов и иных компонентов на необорудованных площадках;
- организацию и оборудование мест накопления отходов в соответствии с требованиями нормативных документов;
- разработку судовых планов по управлению мусором;
- заключение договоров на передачу отходов с организациями, имеющими лицензию на осуществление деятельности по сбору, транспортированию, обработке, утилизации, обезвреживанию, размещению отходов I–IV классов опасности;
- осуществление платы за негативное воздействие на окружающую среду.

## Результаты оценки воздействия на окружающую среду

Проведенная комплексная оценка воздействия планируемой (намечаемой) деятельности на окружающую среду позволила сделать следующие выводы:

1. Воздействие на атмосферный воздух не превысит установленных нормативов качества атмосферного воздуха.
2. Шумовое воздействие на окружающую среду будет оказано в рамках допустимых параметров.
3. Воздействие на геологическую среду и почвенный покров в процессе осуществления деятельности исключается.
4. При штатном режиме работы судов воздействие на водные объекты исключается. Воздействие при аварийных ситуациях будет незначительным при условии применения заявленных технологических решений.
5. Воздействие на растительный и животный мир будет оказано в допустимых пределах. Также исключается воздействие хозяйственной деятельности на особо охраняемые природные территории.
6. Деятельность по бункеровке осуществляется в акваториях уже существующих морских портов, существенных изменений социально-экономических условий не предполагается

Таким образом, все рассмотренные воздействия на окружающую среду при осуществлении намечаемой деятельности, при условии выполнения мероприятий по охране окружающей среды и соблюдении установленного графика работ, являются допустимыми, и не влекут за собой существенных изменений экологической обстановки прилегающих территорий / акваторий