



**СТРОИТЕЛЬСТВО КОМПЛЕКСА ПЕРЕГРУЗКИ УГЛЯ «ЛАВНА»  
(МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ, РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ):**

**Анализ проектной документации на соответствие требованиям  
Экологической и социальной политики  
Черноморского банка торговли и развития**

# СТРОИТЕЛЬСТВО КОМПЛЕКСА ПЕРЕГРУЗКИ УГЛЯ «ЛАВНА» (МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ, РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ)

**Анализ проектной документации на соответствие  
требованиям Экологической и социальной политики  
Черноморского банка торговли и развития.**

**Подготовлен:**  
НП «Центр по экологической оценке «Эколайн»  
(Москва, Россия)  
Директор: Хотулева М.В.



---

Тел./Факс: +7 495 951 65 85  
Адрес: Российская Федерация, 115184, г. Москва,  
ул. Большая Татарская, 21, корпус 8,  
Моб.: +7 903 5792099  
e-mail: [info@ecoline-eac.com](mailto:info@ecoline-eac.com)



**Подготовлено для:**  
Черноморского банка торговли и развития

## РЕГИСТРАЦИЯ ПОДГОТОВЛЕННЫХ И ИЗМЕНЕННЫХ ВЕРСИЙ ДОКУМЕНТА

Версия	Автор	Рецензент	Утверждающее лицо	Дата	Описание
0	Д-р Марина Хотулева Д-р Татьяна Лапердина Анна Кузнецова	Д-р Ольга Демидова	Д-р Марина Хотулева	23/11/2018	Версия для внутреннего рассмотрения в ЧБТР



## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ВБ	Всемирный банк
ВОЗ	Всемирная организация здравоохранения
Главрыбвод	Главное бассейновое управление по рыболовству и сохранению водных биологических ресурсов
ГМС	Гидрометеорологическая станция
ГОСТ	Государственный стандарт
ГТЛК	Государственная транспортная лизинговая компания
ГЭ	Государственная экспертиза
ГЭЭ	Государственная экологическая экспертиза
ЕБРР	Европейский Банк Реконструкции и Развития
ЕИБ	Европейский инвестиционный банк
ЕПООС	Европейские принципы охраны окружающей среды
ЕРС (ПЗС)	Проектирование, закупки и строительство
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия Организации объединенных наций
ЕЭС	Европейское экономическое сообщество
ИСО	Международная организация по стандартизации
ИТС	Информационно-технические справочники
ИЭИ	Инженерно-экологические исследования
КАЭ	Кольская археологическая экспедиция
КН	Коренные народы
КНЦ РАН	Кольский научный центр Российской академии наук
КПУ	Комплекс перегрузки угля
КСОТ	Ключевые стандарты в области охраны труда
КСТ	Конвейерная система транспортировки
ММБИ	Мурманский морской биологический институт
ММО	Международная морская организация
МОТ	Международная организация труда
МРЖО	Механизм рассмотрения жалоб и обращений
МСП	Малые и средние предприятия
МТУ	Мурманский транспортный узел
Мурманрыбвод	Мурманский филиал Главного бассейнового управления по рыболовству и сохранению водных биологических ресурсов
МФК	Международная финансовая корпорация
МФО	Международные финансовые организации
НДТ	Наилучшие доступные технологии
НПО	Неправительственная организация
НТР	Нетехническое резюме
ОВОС	Оценка воздействия на окружающую среду в соответствии с национальной процедурой
ООО	Общество с ограниченной ответственностью
ООПТ	Особо охраняемые природные территории
ОСВВ	Общее содержание взвешенных веществ
ОСЗБ	Охрана окружающей среды, социальная ответственность, охрана труда и промышленная безопасность
ОСЗТ	Охрана окружающей среды, здоровья и труда
ОТ и ПБ	Охрана труда и промышленная безопасность
ПВЗС	План взаимодействия с заинтересованными сторонами
ПДК <sub>макс</sub>	Предельно допустимые максимальные разовые концентрации загрязняющих веществ в атмосферном воздухе



ПИНРО	Полярный научно-исследовательский институт морского рыбного хозяйства и океанографии имени Н. М. Книповича
ПМООС	Перечень мероприятий по охране окружающей среды
ПЭСМ	План экологических и социальных мероприятий
РАН	Российская академия наук
РФ	Российская Федерация
СанПин	Санитарные правила и нормы
СД	Стандарт деятельности
СЗЗ	Санитарно-защитная зона
СИЗ	Средства индивидуальной защиты
СО	Социальная ответственность
СЭСМ	Система экологического и социального менеджмента
Т/г	Тонн в год
ТЗ	Техническое задание
ТР	Требования к реализации проектов
ЧБТР	Черноморский банк торговли и развития
ЭиС	Экологический и социальный
ЭО	Экологическая оценка
ЭСО	Экологическая и социальная оценка
BREF	Руководства ЕС по НДТ
OHSAS	Серия стандартов, содержащих требования к разработке и внедрению систем менеджмента промышленной безопасности и охраны труда
RSL (РКПОР)	Региональные критерии предварительной оценки риска



## СОДЕРЖАНИЕ

1.	ВВЕДЕНИЕ .....	9
2.	НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА, ОПРЕДЕЛЯЮЩАЯ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ .....	11
2.1.	Требования ЧБТР .....	11
2.1.1.	Политика ЧБТР и применимые стандарты .....	11
2.1.2.	Экологические и социальные требования.....	13
2.2.	Требования российского законодательства .....	19
3.	ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА.....	26
3.1.	Место и условия реализации проекта .....	26
3.2.	Краткая информация о проекте .....	28
3.3.	Ассоциированные проекты.....	30
4.	ПОДХОД К ВЫПОЛНЕНИЮ АНАЛИЗА ПРОБЕЛОВ, ПРИНЯТЫЕ ДОПУЩЕНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ.....	31
4.1.	Общий подход.....	31
4.2.	Допущения и ограничения.....	33
5.	ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА КПУ «ЛАВНА»: АНАЛИЗ проектной документации и ВЫЯВЛЕНИЕ ПРОБЕЛОВ .....	33
5.1.	Оценка воздействия на окружающую среду и взаимодействие с заинтересованными сторонами .....	33
5.1.1.	Процесс ОВОС и его состояние .....	34
5.1.2.	Состав и содержание оценки воздействия и анализ альтернативных вариантов .....	34
5.1.3.	Управление воздействиями.....	35
5.1.4.	Взаимодействие с заинтересованными сторонами и обнародование информации .....	36
5.2.	Экологический и социальный менеджмент.....	38
5.2.1.	Соответствие требованиям национального законодательства .....	38
5.2.2.	Организационная структура и распределение обязанностей в области ООС, ОТ и ПБ в рамках проекта .....	39
5.2.3.	Состояние системы менеджмента в области ООС, ОТ и ПБ.....	41
5.3.	Трудовые отношения и условия труда, охрана труда и промышленная безопасность .....	41
5.3.1.	Трудовые отношения и условия труда .....	41
5.3.2.	Охрана труда и промышленная безопасность.....	43
5.3.3.	Промышленная безопасность .....	44
5.4.	Предотвращение и снижение загрязнения .....	45
5.4.1.	Климатические исследования .....	45



5.4.2.	Воздействие на изменение климата и выбросы парниковых газов.....	47
5.4.3.	Исходное состояние атмосферного воздуха.....	47
5.4.4.	Загрязнение воздуха .....	51
5.4.5.	Шум и вибрация.....	55
5.4.6.	Почвы .....	58
5.4.7.	Поверхностные и подземные воды.....	60
5.4.8.	Отходы .....	63
5.4.9.	Опасные материалы .....	66
5.5.	Здоровье и безопасность населения .....	67
5.6.	Приобретение земельных участков и вынужденное переселение .....	69
5.7.	Природные ресурсы, биоразнообразии и экосистемные услуги .....	70
5.7.1.	Флора и фауна.....	70
5.7.2.	Экосистемные услуги .....	73
5.7.3.	Воздействие на ландшафты и визуальные воздействия .....	74
5.7.4.	Особо охраняемые природные территории .....	75
5.8.	Культурное наследие.....	76
5.8.1.	Материальное культурное наследие .....	76
5.8.2.	Нематериальное культурное наследие .....	77
5.9.	Коренные народы .....	77
6.	УПРАВЛЕНИЕ ЦЕПЧКОЙ ПОСТАВОК.....	78
7.	АССОЦИИРОВАННЫЕ ПРОЕКТЫ: АНАЛИЗ ПРОБЕЛОВ между овос и ЭСО ..	78
7.1.	Дноуглубительные работы.....	79
7.2.	Железная дорога общего пользования Выходной - Лавна.....	80
7.3.	Подъездная железная дорога от станции Лавна до Терминала.....	81
	Список литературы .....	83
	Приложение 1. ОТДЕЛЬНЫЕ КОНВЕНЦИИ МОТ, РАТИФИЦИРОВАННЫЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ .....	87
	Приложение 2. Генплан комплекса перегрузки угля «Лавна».....	89
	Приложение 3. ПЕРЕЧЕНЬ ИЗУЧЕННОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ПРОЕКТУ .....	90
	Приложение 4. ДАННЫЕ ПО ЗЕМЕЛЬНЫМ УЧАСТКАМ, НАХОДЯЩИМСЯ В ПОЛЬЗОВАНИИ ООО «МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ «ЛАВНА».....	93



## СПИСОК ТАБЛИЦ И РИСУНКОВ

Рисунок 1. Карта территории реализации проекта.....	26
Рисунок 2. Площадка реализации проекта и прилегающие территории .....	27
Рисунок 3. Организационная структура ООО «Морской торговый порт Лавна» .....	40
Рисунок 4. Выполнение строительных работ на территории проектируемого терминала (на фотографии А на горизонте видно поселение Междуречье) .....	49
Рисунок 5. Объемы выбросов загрязняющих веществ на стадии эксплуатации КПУ «Лавна».....	53





## 1. ВВЕДЕНИЕ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) финансирует строительство комплекса перегрузки угля «Лавна» (КПУ «Лавна» или «Терминал») на неосвоенном участке западного побережья Кольского залива в Мурманской области («Проект строительства КПУ «Лавна»» или «Проект»).

Для реализации проекта ГТЛК создала компанию ООО «Морской торговый порт Лавна», которая будет осуществлять строительство и последующую эксплуатацию проектируемого Терминала. ООО «Морской торговый порт Лавна» как разработчик проекта получило разрешение на строительство и необходимые согласования на выполнение подготовительных работ на строительной площадке. Эти работы ведутся с июля 2018 г.

ГТЛК обратилась в Черноморский банк торговли и развития («ЧБТР» или «Банк») с просьбой о предоставлении инвестиционного финансирования для реализации Проекта.

В соответствии с требованиями ЧБТР, все проекты, финансируемые Банком, должны соответствовать не только требованиям национального законодательства, но и положениям Экологической и социальной политики ЧБТР (2014 г.) и применимым международным стандартам.

Все проекты, финансируемые ЧБТР, подлежат экологической и социальной оценке. В соответствии с положениями Экологической и социальной политики ЧБТР, проект отнесен к категории А и поэтому требуется проведение экологической и социальной оценки (ЭСО) перед принятием решения о его финансировании. Процесс ЭСО также предусматривает проведение содержательных консультаций с общественностью, которая может быть затронута воздействиями проекта, и определение процедур представления информации об экологических и социальных рисках и воздействиях проекта на рассмотрение общественности и получения комментариев по результатам этого рассмотрения.

Проект строительства КПУ прошел процедуру оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) в соответствии с требованиями российского законодательства, которая включала проведение общественных слушаний в марте 2018 года. Строительные работы по проекту начались в июле 2018 года.

Учитывая различия между подходом к проведению национальной ОВОС и требованиями к проведению ЭСО, предъявляемыми ЧБТР, прежде всего в части проведения оценки социальных воздействий, Банк поручил НП «Центр по экологической оценке «Эколайн» («Консультант») выполнение анализа проектной документации на соответствие требованиям ЧБТР и выявление пробелов с целью обеспечения эффективного планирования предстоящих работ по проведению ЭСО.

Цель анализа проектной документации на соответствие требованиям ЧБТР заключается в следующем:

- выявить имеющиеся пробелы в проектной документации по сравнению с требованиями Экологической и социальной политики ЧБТР,
- оценить вероятность того, что эти пробелы могут представлять риски для функционирования КПУ, для объектов экологических и социальных воздействий проекта и для репутации Банка, и



- в случае необходимости, предложить соответствующие корректирующие мероприятия.

Консультант выполнил анализ пробелов в проектной документации в соответствии с требованиями ЧБТР, результаты которого, включая выявленные пробелы и рекомендации по их устранению, представлены в данном отчете.



## 2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА, ОПРЕДЕЛЯЮЩАЯ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ

Нормативно-правовая база реализации проекта включает применимые требования российского законодательства и политики ЧБТР. Ключевые требования Экологической и социальной политики ЧБТР изложены в **Разделе 2.1**.

Экологические и социальные требования российского законодательства весьма разнообразны, и детальная оценка соответствия проекта требованиям национального законодательства не является целью данного отчета, поскольку в данном вопросе консультант полагается на результаты процедуры согласования проекта, выполненной в соответствии с требованиями национального законодательства. В рамках данного анализа проектной документации, конкретные положения российского законодательства, имеющие отношение сопоставимые с требованиями Экологической и социальной политики ЧБТР, представленным в **Разделе 3.1**, были определены и описаны в **Разделе 2.2**.

### 2.1. Требования ЧБТР

Экологические и социальные требования ЧБТР отражены в соответствующей политике Банка (требования Экологической и социальной политики Банка), международных законодательных актах (включая директивы ЕС и международные договоры, далее по тексту упоминаемые как европейские/международные стандарты) и документах, определяющих принципы лучшей международной отраслевой практики (далее – лучшей практики).

Финансируемые Банком проекты должны соответствовать требованиям Экологической и социальной политики ЧБТР и применимым стандартам ЕС/международным стандартам, а соответствие принципам лучшей практики имеет рекомендательный характер.

#### 2.1.1. Политика ЧБТР и применимые стандарты

Экологические и социальные требования ЧБТР к проектам, финансируемым Банком, отражены в следующих документах:

- Экологическая и социальная политика ЧБТР (2016 г.)<sup>1</sup> (далее по тексту упоминаемая как ЭСП ЧБТР);
- Информационная политика ЧБТР (2018 г.)<sup>2</sup>.

По отношению к данному проекту применимы следующие европейские / международные стандарты:

- Директива об ОВОС 85/337/ЕЕС<sup>3</sup> (Директива об ОВОС);

---

<sup>1</sup>Черноморский банк торговли и развития (2016 г.). Экологическая и социальная политика, февраль 2016 г. Доступна по ссылке: [https://www.bstadb.org/about-us/key-documents/policy-documents/Environmental\\_Policy\\_Feb2016.pdf](https://www.bstadb.org/about-us/key-documents/policy-documents/Environmental_Policy_Feb2016.pdf)

<sup>2</sup>Черноморский банк торговли и развития (2018 г.). Информационная политика, 27 марта 2018 г. Доступна по ссылке: [https://www.bstadb.org/about-us/key-documents/policy-documents/Public\\_Information\\_Policy\\_2018.pdf](https://www.bstadb.org/about-us/key-documents/policy-documents/Public_Information_Policy_2018.pdf).



- Директива 2010/75/ЕС о промышленных выбросах<sup>4</sup>;
- Ключевые стандарты Международной организации труда (МОТ) в области охраны труда (КСОТ);
- Стандарты Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ);
- Соответствующие конвенции Международной морской организации (ММО), а также другие соответствующие международные конвенции;
- Многосторонние соглашения, заключенные по линии Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), включая Конвенцию о доступе к информации, участии общественности в принятии решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся охраны окружающей среды (Орхусскую конвенцию)<sup>5</sup> и Конвенцию об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (Конвенцию Эспо)<sup>6</sup>.

По отношению к данному проекту применимы следующие стандарты лучшей практики:

- Руководства ЕС по наилучшим доступным технологиям (НДТ) (Руководства ЕС по НДТ)<sup>7</sup>, включая Руководство ЕС по НДТ для сокращения выбросов при складировании товаров и грузов (2006)<sup>8</sup>;
- Стандарты деятельности (СД)<sup>9</sup> Всемирного Банка (ВБ) / Международной финансовой корпорации (МФК) и Общее руководство МФК по охране окружающей среды, здоровья и труда (ОСЗТ<sup>10</sup>);

---

<sup>3</sup> Директива Совета 85/337/ЕЕС от 27 июня 1985 года об оценке воздействий некоторых государственных и частных проектов на окружающую среду, с изменениями и дополнениями от 1997, 2003 и 2009 г. Доступно по ссылке: <http://ec.europa.eu/environment/eia/eia-legalcontext.htm>

<sup>4</sup> Директива 2010/75/EU Европейского Парламента и Совета от 24 ноября 2010 г. о промышленных выбросах (комплексное предотвращение и контроль загрязнения). Доступно по ссылке: <http://ec.europa.eu/environment/industry/stationary/ied/legislation.htm>

<sup>5</sup> Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) (1998 год). Конвенция о доступе к информации, участию общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам окружающей среды). Доступно по ссылке: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/pp/documents/cep43e.pdf>

<sup>6</sup> Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) (1991 г.). Конвенция об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте. Финляндия, Эспо, Февраль 1991. Доступно по ссылке: <http://ec.europa.eu/world/agreements/downloadFile.do?fullText=yes&treatyTransId=1361>

<sup>7</sup> Руководящие документы, принятые в рамках Директивы по ККПЗ и ДПВ. Доступны по ссылке: <http://eippcb.jrc.ec.europa.eu/reference/>

<sup>8</sup> Европейская комиссия (2006 г.). Комплексное предотвращение и контроль загрязнения. Руководство по наилучшим доступным технологиям сокращения выбросов при складировании товаров и грузов. Доступно по ссылке: [http://eippcb.jrc.ec.europa.eu/reference/BREF/esb\\_bref\\_0706.pdf](http://eippcb.jrc.ec.europa.eu/reference/BREF/esb_bref_0706.pdf)



- Требования к реализации (ТР)<sup>11</sup> проектов Европейского Банка Реконструкции и Развития (ЕБРР);
- Европейские принципы в области охраны окружающей среды (ЕПООС)<sup>12</sup>;
- Экологические и социальные стандарты Европейского инвестиционного банка (ЕИБ)<sup>13</sup>.

### 2.1.2. Экологические и социальные требования

Проектам, финансируемым Банком, присваиваются соответствующие категории исходя из следующих факторов: i) потенциальных экологических и социальных воздействий и рисков, связанных с этими проектами, и ii) масштабов исследований по экологической и социальной оценке, необходимой для определения, оценки и смягчения выявленных воздействий и рисков. Проектам могут быть присвоены следующие категории: А, В+, В, С и F1.

Данный проект отнесен к Категории А, что означает, что потенциально проект «может быть источником значительных негативных экологических и социальных воздействий, которые могут приводить к разноплановым, необратимым или беспрецедентным по масштабам последствиям».

Экологическая и социальная политика ЧБТР определяет обязательства и требования в следующих областях:

#### ***Экологическая и социальная оценка (ЭСО), взаимодействие с заинтересованными сторонами и обнародование информации***

- Процесс ЭСО

Проект категории А подлежит экологической и социальной оценке (ЭСО), которая должна проводиться в соответствии с требованиями Директивы об

---

<sup>9</sup> Международная финансовая корпорация (МФК) (2012 г.). Стандарты деятельности в области экологической и социальной устойчивости. Доступны по ссылке: [https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/115482804a0255db96bfd1a5d13d27/PS\\_English\\_2012\\_Full-Documents.pdf?MOD=AJPERES](https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/115482804a0255db96bfd1a5d13d27/PS_English_2012_Full-Documents.pdf?MOD=AJPERES)

<sup>10</sup> Международная финансовая корпорация (МФК) (2007 г.). Общее руководство в области охраны окружающей среды, здоровья и безопасности. Доступно по ссылке: <https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/554e8d80488658e4b76af76a6515bb18/Final%20General%20EHS%20Guidelines.pdf?MOD=AJPERES>

<sup>11</sup> Европейский Банк Реконструкции и Развития (ЕБРР) (2014 г.). Экологическая и социальная политика и требования к реализации проектов. Доступны по ссылке: <https://www.ebrd.com/who-we-are/our-values/environmental-and-social-policy/performance-requirements.html>

<sup>12</sup> Европейские принципы в области охраны окружающей среды (ЕПООС), Декларация. 2006 г. Доступна по ссылке: [http://www.eib.org/attachments/strategies/european\\_principles\\_for\\_the\\_environment\\_en.pdf](http://www.eib.org/attachments/strategies/european_principles_for_the_environment_en.pdf)

<sup>13</sup> Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) (2018 г.). Экологические и социальные стандарты, 29 октября 2018 г. Доступны по ссылке: <http://www.eib.org/en/infocentre/publications/all/environmental-and-social-practices-handbook.htm>.



ОВОС. ТР1 ЕБРР и СД1 МФК используются в качестве применимых стандартов лучшей практики.

- Состав и содержание ЭСО:

Экологическая и социальная политика ЧБТР предусматривает необходимость оценки экологических и социальных рисков и воздействий, связанных с проектами, финансируемыми Банком.

В соответствии с Директивой об ОВОС, в рамках оценки воздействий необходимо изучить воздействия на следующие составляющие окружающей среды: население, фауна, флора, почвы, водные ресурсы, воздух, климатические факторы, физические активы, включая объекты архитектурного и археологического наследия, ландшафты и взаимосвязи между вышеуказанными факторами (Приложение IV, пункт 3);

- Анализ альтернативных вариантов:

В соответствии с требованиями Директивы по ОВОС и стандартами лучшей практики (например, ТР1 ЕБРР), разработчик проекта должен изучить основные технически и экономически обоснованные альтернативные варианты реализации проекта и указать причины выбора того или иного варианта в качестве предпочтительного.

- Управление рисками/воздействиями

Необходимо предусмотреть разработку соответствующих мероприятий по предотвращению и смягчению основных воздействий и рисков, и обеспечить их реализацию в течение всего жизненного цикла проекта. Эти мероприятия обычно оформляются в виде Плана экологических и социальных мероприятий (ПЭСМ), реализация которого является одним из условий предоставления финансирования для реализации проекта.

- Взаимодействие с заинтересованными сторонами и обнародование информации.

Работу по обеспечению взаимодействия с заинтересованными сторонами необходимо начать как можно раньше в процессе проведения ЭСО и продолжать ее в течение всего периода реализации проекта.

По отношению к проекту применимы следующие требования политики Банка:

- *Идентификация и анализ заинтересованных сторон:* необходимо выявить все стороны, имеющие отношение к проекту, включая стороны, которые могут быть затронуты воздействиями проекта, и стороны, заинтересованные в его реализации;
- *Содержательные консультации с заинтересованными сторонами:* необходимо организовать проведение соответствующих консультаций, включая уведомление заинтересованных сторон об их проведении, обнародование информации по экологическим и социальным аспектам реализации проекта и получение замечаний и комментариев к обнародованным материалам;
- *Обнародование соответствующей информации по экологическим и социальным аспектам:* необходимо обеспечить



представление данной информации общественности (или тем сторонам, которые заинтересованы в реализации проекта, но не относятся к числу групп, затронутых его воздействиями).

В качестве стандартов лучшей практики могут быть использованы такие документы как СД1 МФК и ТР1/ТР10 ЕБРР.

В соответствии со стандартами лучшей практики, разработчик проекта должен обеспечить создание и функционирование механизма рассмотрения жалоб и обращений заинтересованных сторон, которые будут затронуты воздействиями предлагаемого проекта.

В соответствии с требованиями Экологической и социальной политики ЧБТР, в состав ЭСО должны быть включены следующие тематические разделы, которые могут иметь отношение к реализации проекта: i) Экологический и социальный менеджмент, ii) Трудовые отношения и условия труда, iii) Предотвращение и снижение загрязнения, эффективное использование ресурсов и изменение климата, iv) Здоровье и безопасность населения, v) Приобретение земельных участков, вынужденное переселение и экономическое перемещение, vi) Живые природные ресурсы, биоразнообразие и экосистемные услуги, vii) Культурное наследие, и viii) Коренные народы. Описание каждого из этих разделов представлено ниже.

### **Экологический и социальный менеджмент**

- Соответствие требованиям национального законодательства

Основным требованием политики Банка по отношению к финансируемым им проектам является обеспечение соответствия требованиям национального законодательства, включая международно-правовые обязательства, предусмотренные международными договорами, ратифицированными страной реализации проекта. Обязательным условием также является наличие разрешений, согласований, лицензий и сертификатов, предусмотренных соответствующими нормативно-правовыми актами. Если какие-либо из этих документов еще не получены на момент принятия Банком решения о финансировании проекта, заказчик должен представить соответствующий план мероприятий по их получению, удовлетворяющий требованиям ЧБТР.

- Распределение функций и обязанностей в области ООС, ОТ и ПБ:

Экологическая и социальная политика ЧБТР и обязательные для соблюдения европейские/международные стандарты не содержат конкретных требований относительно распределения функций и обязанностей в области ООС, ОТ и ПБ между структурными подразделениями организации-разработчика проекта. Соответствующие требования лучшей практики определены в следующих документах:

- СД1 МФК и ТР1 ЕБРР

В соответствии с требованиями лучшей практики, разработчик проекта должен назначить ответственных лиц из числа своих работников, которые будут непосредственно отвечать за экологические и социальные показатели реализации проекта и будут иметь необходимые для этого знания, навыки и опыт.

- Система экологического и социального менеджмента (СЭСМ)



Экологическая и социальная политика ЧБТР и применимые европейские/международные стандарты не содержат конкретных требований относительно создания и функционирования СЭСМ.

Соответствующие требования лучшей практики определены в следующих документах:

- СД1 МФК и ТР1 ЕБРР;
- Стандарты серии ISO 14000 и другие общепризнанные международные стандарты (OHSAS 18000, SA 8000 и т.д.).

### ***Трудовые отношения и условия труда***

- Соблюдение прав человека на рабочем месте

ЧБТР обязуется соблюдать такие требования в области трудовых отношений как минимальный возраст приема на работу, справедливое и равноправное обращение, равные возможности и признание права на заключение коллективного договора.

ЧБТР обязуется не осуществлять финансирование какой-либо деятельности, которая может быть связана с использованием принудительного и/или детского труда. Это касается не только самой деятельности, но и связанной с ней цепочки производителей товаров и услуг в той мере, в какой это возможно с практической точки зрения.

- Трудовые отношения и условия труда

Предусмотренные в рамках проектов система оплаты труда, льготы и условия труда должны обеспечивать соблюдение права на достойный труд для всех работников, принимающих участие в проектах, финансируемых Банком.

- Охрана труда и промышленная безопасность

Экологическая и социальная политика ЧБТР предусматривает необходимость обеспечения благоприятных и безопасных условий труда для всех работников, принимающих участие в проектах, финансируемых Банком.

Конвенции МОТ, ратифицированные Российской Федерацией и представленные в **Приложение 1**, являются обязательными международными стандартами, применимыми к проектам, которые финансируются Банком.

### ***Предотвращение и снижение загрязнения, эффективное использование ресурсов и изменение климата***

- ЧБТР обязуется предоставлять финансирование для реализации тех проектов, которые по мере возможности обеспечивают предотвращение загрязнения окружающей среды, применение методов эффективного использования энергии и снижение выбросов парниковых газов (ПГ). Директива 2010/75/EU о промышленных выбросах<sup>14</sup> и Руководство ВОЗ

---

<sup>14</sup> Директива 2010/75/EU Европейского Парламента и Совета от 24 ноября 2010 г. о промышленных выбросах (комплексное предотвращение и контроль загрязнения): Доступна по ссылке: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32010L0075&from=EN>





по качеству воздуха<sup>15</sup>, являются обязательными европейскими/международными стандартами, применимыми к проектам, которые финансируются Банком.

- Широко используется подход, предусматривающий применение наилучших доступных технологий (НДТ); Руководство ЕС по НДТ для сокращения выбросов при складировании товаров и грузов (2006)<sup>16</sup> является стандартом лучшей практики, применимым по отношению к проектам, финансируемым Банком;
- Применимыми стандартами лучшей практики также являются следующие документы: ТРЗ ЕБРР, СДЗ МФК и Общее руководство МФК по ОСЗТ;
- Воздействие на изменение климата и выбросы ПГ:

Стандарты лучшей практики (СДЗ МФК) предусматривают необходимость проведения инвентаризации источников выбросов и представления отчетности в рамках проектов, существующие или ожидаемые объемы выбросов которых составляют более 25000 тонн в год в СО<sub>2</sub>-эквиваленте (с учетом прямых и косвенных выбросов).

### **Здоровье и безопасность населения**

- Стандарты качества воздуха, установленные ВОЗ, являются применимыми международными стандартами; необходимо обеспечивать соблюдение соответствующих нормативов предельно допустимых концентраций на границе производственной площадки;
- СД4 МФК и ТР4 ЕБРР являются применимыми стандартами лучшей практики.

### **Приобретение земельных участков, вынужденное переселение и экономическое перемещение**

- Экологическая и социальная политика ЧБТР и применимые европейские/международные стандарты не содержат конкретных требований по данному вопросу;
- Проектом предусмотрено приобретение земельных участков; оно не приведет к физическому переселению, но повлечет за собой экономическое перемещение. В связи с этим ТР5 ЕБРР и СД5 МФК являются применимыми стандартами лучшей практики по отношению к данному проекту.

---

<sup>15</sup> Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) (2005). Рекомендации по качеству воздуха, касающиеся взвешенных частиц, озона, двуокиси азота и двуокиси серы: глобальные обновленные данные по состоянию на 2005 год. Доступны по ссылке:  
[http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0005/78638/E90038.pdf?ua=1](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0005/78638/E90038.pdf?ua=1)

<sup>16</sup> Европейская комиссия (2006 г.). Комплексное предотвращение и контроль загрязнения. Руководство по наилучшим доступным технологиям сокращения выбросов при складировании товаров и грузов. Доступно по ссылке:  
[http://eippcb.jrc.ec.europa.eu/reference/BREF/esb\\_bref\\_0706.pdf](http://eippcb.jrc.ec.europa.eu/reference/BREF/esb_bref_0706.pdf)



### ***Живые природные ресурсы, биоразнообразие и экосистемные услуги***

- Ключевым международным правовым актом и ключевым международным стандартом в данной области является Конвенция о биологическом разнообразии<sup>17</sup>;
- ТР6 ЕБРР и СД6 МФК являются применимыми стандартами лучшей практики по отношению к данному проекту.

### ***Культурное наследие***

В соответствии с требованиями Экологической и социальной политики ЧБТР, потенциальные воздействия на какие-либо объекты культурного наследия, которые могут возникнуть в процессе реализации проектов, финансируемых Банком, подлежат выявлению, оценке, предотвращению или – в случае невозможности их предотвращения – смягчению.

Применимыми европейскими/международными стандартами в этой области являются конвенции ЮНЕСКО. Как минимум, по отношению к проекту могут применяться требования следующих конвенций ЮНЕСКО:

- Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия (1972 г.)<sup>18</sup>;
- Конвенция об охране подводного культурного наследия (2001 г.)<sup>19</sup>; и
- Конвенция об охране нематериального культурного наследия (2003 г.)<sup>20</sup>.

СД7 МФК и ТР7 ЕБРР являются применимыми стандартами лучшей практики по отношению к данному проекту.

### ***Коренные народы***

ЧБТР требует от своих клиентов обеспечить выявление потенциальных рисков и воздействий на коренные народы в рамках проведения ЭСО.

- Конвенция МОТ о коренных народах и народах, ведущих племенной образ жизни (1989 г.)<sup>21</sup> является применимым международным стандартом;

---

<sup>17</sup> Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) (1992 год) Конвенция о биологическом разнообразии. Доступно по ссылке: <https://www.cbd.int/doc/legal/cbd-en.pdf>

<sup>18</sup> Организация Объединённых Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) (1972 г.). Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия. Доступна по ссылке: <http://whc.unesco.org/en/175>

<sup>19</sup> Организация Объединённых Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) (2001 г.). Конвенция об охране подводного культурного наследия. Доступна по ссылке: <http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001260/126065e.pdf>

<sup>20</sup> Организация Объединённых Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) (2003 г.). Конвенция об охране нематериального культурного наследия. Доступна по ссылке: <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001325/132540e.pdf>

<sup>21</sup> Международная организация труда (МОТ) (1989 г.). Конвенция МОТ о коренных народах и народах, ведущих племенной образ жизни. Доступна по ссылке: <https://www.ohchr.org/EN/ProfessionalInterest/Pages/Indigenous.aspx>



- СД8 МФК и ТР8 ЕБРР являются применимыми стандартами лучшей практики.

Вопрос применимости требований по защите коренных народов в рамках данного Проекта рассматривается в **Разделе 5.8**.

## **2.2. Требования российского законодательства**

Российское законодательство в области ООС, ОТ и ПБ весьма обширно и разнообразно, и его общий анализ не является целью данного отчета. Представленное ниже краткое описание подготовлено для того, чтобы дать общее представление о сходствах и различиях между требованиями российского законодательства и положениями политики ЧБТР и европейских/международных стандартов по указанным вопросам, и предназначено исключительно для целей данного анализа проектной документации на соответствие требованиям Экологической и социальной политики ЧБТР и выявления пробелов.

### **Оценка воздействия на окружающую среду и консультации с общественностью**

- Процесс ОВОС

Необходимость проведения оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая может оказать прямое или косвенное воздействие на окружающую среду, установлена Законом «Об охране окружающей среды»<sup>22</sup>. Проект подлежит государственной экологической экспертизе (ГЭЭ)<sup>23</sup>, которая проводится уполномоченными органами, и ОВОС (в соответствии с процедурой, предусмотренной национальным законодательством), которая проводится разработчиком проекта.

Государственная экологическая экспертиза федерального уровня проводится Федеральной службой по надзору в сфере природопользования.

Порядок проведения оценки воздействия на окружающую среду определен Положением «Об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной

---

<sup>22</sup> Федеральный закон «Об охране окружающей среды» от 10.01.2002 №7-ФЗ. Редакция от 31.12.2017. Доступен по ссылке:

<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=287111&fld=134&dst=100000001,0&rnd=0.7073980686979353#05402110916301386>

<sup>23</sup> Федеральный закон «Об экологической экспертизе» от 23.11.1995 №174-ФЗ (редакция от 3 августа 2018 г.). Доступен по адресу:

<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=304402&fld=134&dst=100000001,0&rnd=0.05413313127288388#05754386399366245>

Федеральный закон от 28.12.2017 №422-ФЗ «О внесении изменений в статью 14 Федерального закона «Об экологической экспертизе» и статью 12 Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об охране окружающей среды» и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Доступен по ссылке: <http://www.consultant.ru/law/hotdocs/52059.html/>



деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» (Положением об ОВОС)<sup>24</sup>. ОВОС проводится в три этапа:

1. Уведомление, предварительная оценка и подготовка ТЗ на ОВОС;
2. Проведение исследований по оценке воздействия и подготовка проекта Отчета по ОВОС;
3. Подготовка окончательного варианта Отчета по ОВОС.

- Состав и содержание ОВОС

В соответствии с Положением об ОВОС (2000 г.), при проведении ОВОС необходимо изучить как экологические, так и социально-экономические воздействия планируемой деятельности.

- Анализ альтернативных вариантов

Отчет по ОВОС должен содержать оценку воздействий всех альтернативных вариантов реализации проекта, включая альтернативные варианты площадок для размещения планируемых объектов и предлагаемых технических решений, а также 'нулевой вариант' (отказ от планируемой деятельности).

- Управление воздействиями

Отчет по ОВОС должен включать мероприятия по смягчению или предотвращению потенциальных негативных воздействий проекта, а также анализ их эффективности и возможности реализации.

- Взаимодействие с заинтересованными сторонами и обнародование информации.

Каждая стадия процесса ОВОС должна включать консультации с общественностью и обнародование информации.

Разработчик проекта отвечает за организацию и проведение консультаций с общественностью, обеспечивая информирование общественности и доступ к информации, предоставление ответов на запросы и финансирование всех связанных с этим процессом расходов.

Местные (муниципальные) органы власти обеспечивают организационную поддержку в проведении встреч с общественностью (если таковые предусмотрены в процессе консультаций), включая проведение общественных слушаний.

### **Экологический менеджмент**

- Системы экологического менеджмента

Законодательство Российской Федерации не предъявляет обязательных требований к системам экологического менеджмента, однако поощряет разработку таких систем на добровольной основе. Разработаны рекомендованные стандарты, симметричные стандартам ИСО:

---

<sup>24</sup> Приказ Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 г. №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации». Доступен по ссылке: <http://base.garant.ru/12120191/#ixzz5VcOS9Zwy>.



- ГОСТ Р ИСО 14001-2016 Системы экологического менеджмента. Требования и руководство по применению;
- ГОСТ Р 54934-2012/OHSAS 18001:2007 Системы менеджмента безопасности труда и охраны здоровья. Требования;
- ГОСТ Р ИСО 9001-2015 Системы менеджмента качества. Требования;
- ГОСТ Р 19011-2012 Руководящие указания по аудиту систем менеджмента.

Список не является исчерпывающим, принят целый ряд других документов, поддерживающих внедрение систем экологического и социального менеджмента.

### ***Трудовые отношения и условия труда; охрана труда и промышленная безопасность***

Российская Федерация подписала и ратифицировала практически все конвенции МОТ, и практически все требования так или иначе отражены в Трудовом кодексе РФ<sup>25</sup>. Перечень конвенций МОТ, ратифицированных РФ и применимых по отношению к проекту, представлен в виде приложения (**Приложение 1**).

Это, однако, касается только персонала, работающего по трудовым соглашениям. При этом следует иметь в виду, что со значительным количеством работников заключаются не трудовые, а гражданско-правовые договора (например, договор подряда). На таких работников требования Трудового кодекса РФ не распространяются.

Вопросы, связанные с использованием детского труда, хорошо проработаны, требования соответствуют требованиям МОТ и, как правило, соблюдаются. Использование труда заключенных разрешено российским законодательством, достаточно широко используется в ряде секторов экономики, поэтому требует проверки в каждом отдельном случае.

Основу законодательства в области охраны труда и техники безопасности (ОТБ) составляет Трудовой кодекс. Также принято большое количество нормативно-правовых актов, регламентирующих общие вопросы охраны труда и конкретные нормы.

Основополагающим законом в области промышленной безопасности является Закон о промышленной безопасности опасных промышленных объектов<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> Федеральный закон №197-ФЗ «Трудовой кодекс Российской Федерации» от 31 декабря 2001 г. (редакция от 11 октября 2018 г.). Доступен по ссылке:

<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&ts=167130565908183498424933671&cacheid=C599940A82DD15DCCFA8B2FFBD361052&mode=splus&base=LAW&n=308815&rnd=0.7502925081510683#013047658433739961>

<sup>26</sup> Федеральный закон №116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» от 20 июня 1997 г. (редакция от 7 марта 2017 г.). Доступен по адресу:

<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=213198&fld=134&dst=100000001,0&rnd=0.7502925081510683#05603206920920716>



В целом, законодательство в этой области в основном соответствует требованиям ЕС, но на уровне практического исполнения возможны расхождения.

### ***Предотвращение и снижение загрязнения, эффективное использование ресурсов и изменение климата***

Российское законодательство в области предотвращения и снижения загрязнений, охраны и эффективного использования природных ресурсов весьма развито и включает множество законов и подзаконных актов.

- Предотвращение и снижение загрязнения

Как и европейские директивы, законодательство РФ декларирует принцип предотвращения и снижения загрязнения, но практические подходы разнятся. Различаются многие технические детали, такие как способы определения предельно допустимых концентраций загрязняющих веществ (особенно в воздухе).

Концепция наилучших доступных технологий постепенно вводится в нормативно-правовую базу. На данный момент соответствующее определение дано в Законе об охране окружающей среды (Статья 1)<sup>27</sup>. Разработан, но пока не принят законопроект об НДТ. Начиная с 2019 года, предприятия I-ой категории воздействия на окружающую среду обязаны получить комплексное экологическое разрешение и на его основе обеспечивать модернизацию производства в соответствии с принципами НДТ<sup>28</sup>. Разрабатываются Инженерно-технические справочники (ИТС) по НДТ.

К данному Проекту применимы как вертикальные ИТС, так и специальный ИТС 46-2017 «Сокращение выбросов загрязняющих веществ, сбросов загрязняющих веществ при хранении и складировании товаров (грузов)» (ИТС 46-2017)<sup>29</sup>. Несмотря на то, что этот справочник был утвержден в 2017 году, уже в 2018 году принято решение об его актуализации в соответствии с Распоряжением Правительства РФ. Актуализация вызвана расширением области применения НДТ в РФ, а также сильным негативным воздействием на окружающую среду процессов перевалки угля в морских портах.

---

<sup>28</sup> Критерии отнесения объектов, оказывающих негативное воздействие на окружающую среду, к объектам I, II, III и IV категорий». Утверждены Постановлением Правительства РФ от 28 сентября 2015 г. №1029.

<sup>29</sup> ИТС 46-2017 «Сокращение выбросов загрязняющих веществ, сбросов загрязняющих веществ при хранении и складировании товаров (грузов)» (ИТС 46-2017). Доступен по ссылке: [https://docviewer.yandex.ru/view/0/?\\*=Lce0yNX5x4RHyzbV9qc8jtrax97InVybCl6lmh0dHBzOi8vd3d3Lmdvc3QucnUvZG9jdW1lbnRNYW5hZ2VvL3Jlc3QvZmlsZS9sb2FkLzE1MjA4NjAxOTczODgiLCJ0aXRzZSI6IjE1MjA4NjAxOTczODgiLCJ1aWQiOiIiwieXUiOiIzMTE4NDU1NTQxNTM5MTAwNTUxIiwibm9pZnJhbWUiOiOnRydWUsInRzljoxNTQxNDUyOTkwODI5LCJzZXJwUGFyYW1zIjoibGFuZzZ1ydS ZuYW1PTE1MjA4NjAxOTczODgmdG09MTU0MTQ1MjkxNCZ0bGQ9cnUmdGV4dD1JVFMIMjA0Ni0 yMDE3JnVybD1odHRwcyUzQSUyRiUyRnd3dy5nb3N0LnJ1JTJGZG9jdW1lbnRNYW5hZ2VvJTJGc mVzdCUyRmZpbGUIMkZsb2FkJTJGMTUyMDg2MDE5NzM4OCZscj0xMDc2MSZtaW1IPXBkZiZsM TBuPXJ1JnNpZ249NzMwYTgzOTRjMjMwYmU0ZmNiZiFiMjk4ZDQ2NWlyN2Mma2V5bm89MjCj9&lang=ru](https://docviewer.yandex.ru/view/0/?*=Lce0yNX5x4RHyzbV9qc8jtrax97InVybCl6lmh0dHBzOi8vd3d3Lmdvc3QucnUvZG9jdW1lbnRNYW5hZ2VvL3Jlc3QvZmlsZS9sb2FkLzE1MjA4NjAxOTczODgiLCJ0aXRzZSI6IjE1MjA4NjAxOTczODgiLCJ1aWQiOiIiwieXUiOiIzMTE4NDU1NTQxNTM5MTAwNTUxIiwibm9pZnJhbWUiOiOnRydWUsInRzljoxNTQxNDUyOTkwODI5LCJzZXJwUGFyYW1zIjoibGFuZzZ1ydS ZuYW1PTE1MjA4NjAxOTczODgmdG09MTU0MTQ1MjkxNCZ0bGQ9cnUmdGV4dD1JVFMIMjA0Ni0 yMDE3JnVybD1odHRwcyUzQSUyRiUyRnd3dy5nb3N0LnJ1JTJGZG9jdW1lbnRNYW5hZ2VvJTJGc mVzdCUyRmZpbGUIMkZsb2FkJTJGMTUyMDg2MDE5NzM4OCZscj0xMDc2MSZtaW1IPXBkZiZsM TBuPXJ1JnNpZ249NzMwYTgzOTRjMjMwYmU0ZmNiZiFiMjk4ZDQ2NWlyN2Mma2V5bm89MjCj9&lang=ru)





- Охрана водных ресурсов

Основным законодательным актом, регулирующим вопросы водопользования и охраны водных ресурсов, является Водный кодекс РФ<sup>30</sup>. К водным ресурсам относятся как поверхностные, так и подземные воды, сосредоточенные в естественных и искусственных водных объектах (водоемах и водотоках). По общему правилу, водные объекты находятся в федеральной собственности.

Поскольку проект реализуется на побережье морского залива, по отношению к нему применимы конвенции Международной морской организации (ММО), включая Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ) (1973 г.)<sup>31</sup> и российские Правила регистрации операций с нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, и их смесями, производимыми на судах и других плавучих средствах<sup>32</sup>.

- Изменение климата и выбросы парниковых газов

Российская Федерация подписала (но еще не ратифицировала) Парижское соглашение по климату<sup>33</sup> 22 апреля 2016 года.

В соответствии с Концепцией системы отчетности, мониторинга и верификации выбросов парниковых газов (ПГ)<sup>34</sup>, в 2019 году (Этап 1) вступит в силу требование об обязательном представлении отчетности о выбросах ПГ для крупных промышленных и энергетических объектов с ежегодным объемом выбросов ПГ на уровне более 150 000 тонн в CO<sub>2</sub>-эквиваленте.

Начиная с 2024 года (Этап III), требование об обязательном представлении отчетности о выбросах ПГ вступит в силу для всех предприятий с ежегодным объемом выбросов ПГ на уровне более 50 000 тонн в CO<sub>2</sub>-эквиваленте, а также для всех предприятий воздушного, железнодорожного, речного и морского транспорта.

---

<sup>30</sup> «Водный кодекс Российской Федерации» от 03.06.2006 г. №74-ФЗ, редакция от 03.08.2018 г. Доступен по ссылке: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&ts=167130565908183498424933671&cacheid=65BDD5C43CB1FC516D935216ED085C75&mode=splus&base=LAW&n=304226&rnd=0.7502925081510683#0127313373856341>

<sup>31</sup> Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ, 1973 г.), с изменениями, внесенными Протоколом от 1978 года и Протоколом от 1997 года. Доступна по ссылке: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

<sup>32</sup> РД 31.04.17-97. Правила регистрации операций с нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, и их смесями, производимыми на судах и других плавучих средствах.

<sup>33</sup> Официальный сайт Парижского соглашения по климату: <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement>.

<sup>34</sup> Концепция системы отчетности, мониторинга и верификации выбросов парниковых газов в Российской Федерации, утвержденная постановлением Правительства РФ от 22 апреля 2015 г. №716-р (редакция, утвержденная Распоряжением Правительства РФ 30 апреля 2018 г. №842-р).



### **Здоровье и безопасность населения**

Федеральный закон о санитарно-эпидемиологическом благополучии населения<sup>35</sup> является ключевым законодательным актом, регулирующим вопросы обеспечения здоровья и безопасности населения.

В основе закона лежит концепция создания санитарно-защитной зоны (СЗЗ), которая устанавливается вокруг предприятий для того, чтобы обеспечить рассеивание выбросов загрязняющих веществ. Предприятие обязано обеспечить соответствие установленным нормативам качества воздуха и шумового воздействия на границе СЗЗ, а также провести оценку риска для здоровья населения.

### **Приобретение земельных участков и вынужденное переселение**

Земельное законодательство в РФ разработано детально. Приобретение земель (в том числе, в случае их изъятия для федеральных и муниципальных нужд) предполагает выплату компенсаций. В целом процесс не противоречит требованиям ЕС в этой области. Однако существенные различия могут проявляться в тех случаях, когда права собственности на давно используемый участок земли не оформлены документально. В этом случае трудно рассчитывать на компенсации за постройки, возведенные на земле без разрешения.

### **Культурное наследие**

Россия является стороной следующих конвенций:

- Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия (1972 г.)<sup>36</sup>;
- Конвенция об охране подводного культурного наследия (2001 г.)<sup>37</sup>;

Россия не является стороной Конвенции об охране нематериального культурного наследия (2003 г.)<sup>38</sup>, и этот факт является основным источником расхождений.

Основные требования национального законодательства по вопросам сохранения материального культурного наследия определены в Законе об охране культурного наследия Российской Федерации<sup>39</sup>.

---

<sup>35</sup> Федеральный закон №52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» от 30 марта 1999 г. в редакции от 03 августа 2018 г. Доступен по ссылке: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&ts=167130565908183498424933671&cacheid=626AC85E0D9DB0CB64A9DDCF469B1503&mode=splus&base=LAW&n=296562&rnd=0.7502925081510683#09325465290645842>

<sup>36</sup> Организация Объединённых Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) (1972 г.). Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия. Доступна по ссылке: <http://whc.unesco.org/en/175>

<sup>37</sup> Организация Объединённых Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) (2001 г.). Конвенция об охране подводного культурного наследия. Доступна по ссылке: <http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001260/126065e.pdf>

<sup>38</sup> Организация Объединённых Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) (2003 г.). Конвенция об охране нематериального культурного наследия. Доступна по ссылке: <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001325/132540e.pdf>





### **Коренные народы**

В Российской Федерации сформировано законодательство о коренных малых народах Севера, Сибири и Дальнего Востока (КМНС или малочисленные народы)<sup>40,41</sup>. Федеральное законодательство включает в себя ряд подзаконных актов; в регионах компактного проживания также принимается региональное законодательство.

Российское законодательство имеет свои особенности по сравнению с европейским (включая определение и критерии отнесения к КМНС).

В соответствии с Федеральным законом №82-ФЗ «О гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации»<sup>42</sup>, коренные малочисленные народы Российской Федерации – это народы, проживающие на территориях традиционного расселения своих предков, сохраняющие традиционные образ жизни, хозяйственную деятельность и промыслы, насчитывающие в Российской Федерации менее 50 тысяч человек и осознающие себя самостоятельными этническими общностями (Статья 1, пункт 1).

---

<sup>39</sup> Федеральный закон №73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 25 июня 2002 г. в редакции от 3 августа 2018 г. Доступен по ссылке:

<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=304221&dst=0&rnd=0.7502925081510683#011431971479303882>

<sup>40</sup> Федеральный закон №82-ФЗ «О гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации» от 30 апреля 1999 г. Доступен по ссылке:

<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&ts=167130565908183498424933671&cacheid=F7FDD86C7E0B7704EFEB6E5810A58C9&mode=splus&base=LAW&n=301179&rnd=0.7502925081510683#05202292374552007>

<sup>41</sup> Федеральный закон №104-ФЗ «Об общих принципах организации общин коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации» от 20 июля 2000 года в редакции от 27 июня 2018 г. Доступен по ссылке:

<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&ts=167130565908183498424933671&cacheid=D2692A148ECFC2C6208D81708C6DEABD&mode=splus&base=LAW&n=301173&rnd=0.7502925081510683#011285836106578828>

<sup>42</sup> Федеральный закон №82-ФЗ «О гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации» от 30 апреля 1999 г. Доступен по ссылке:

<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&ts=167130565908183498424933671&cacheid=F7FDD86C7E0B7704EFEB6E5810A58C9&mode=splus&base=LAW&n=301179&rnd=0.7502925081510683#05202292374552007>

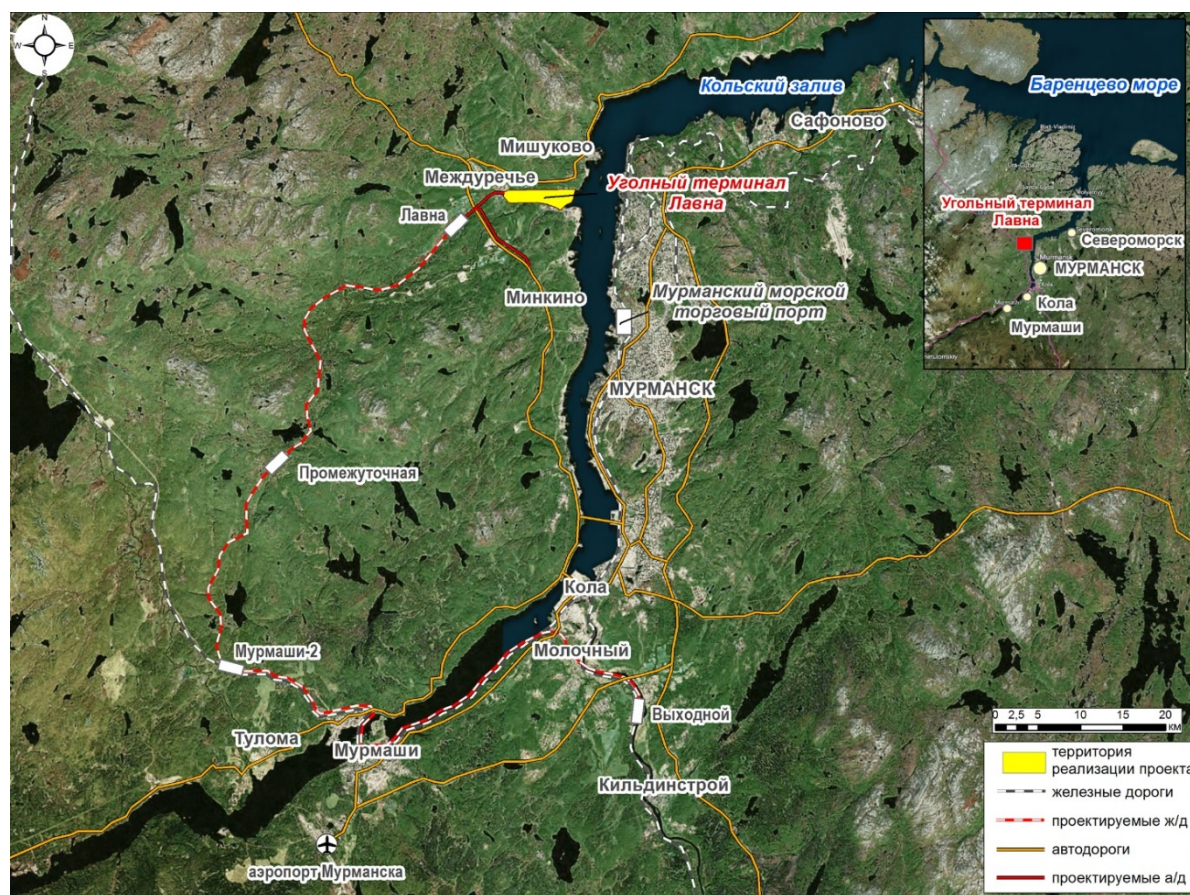


### 3. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

#### 3.1. Место и условия реализации проекта

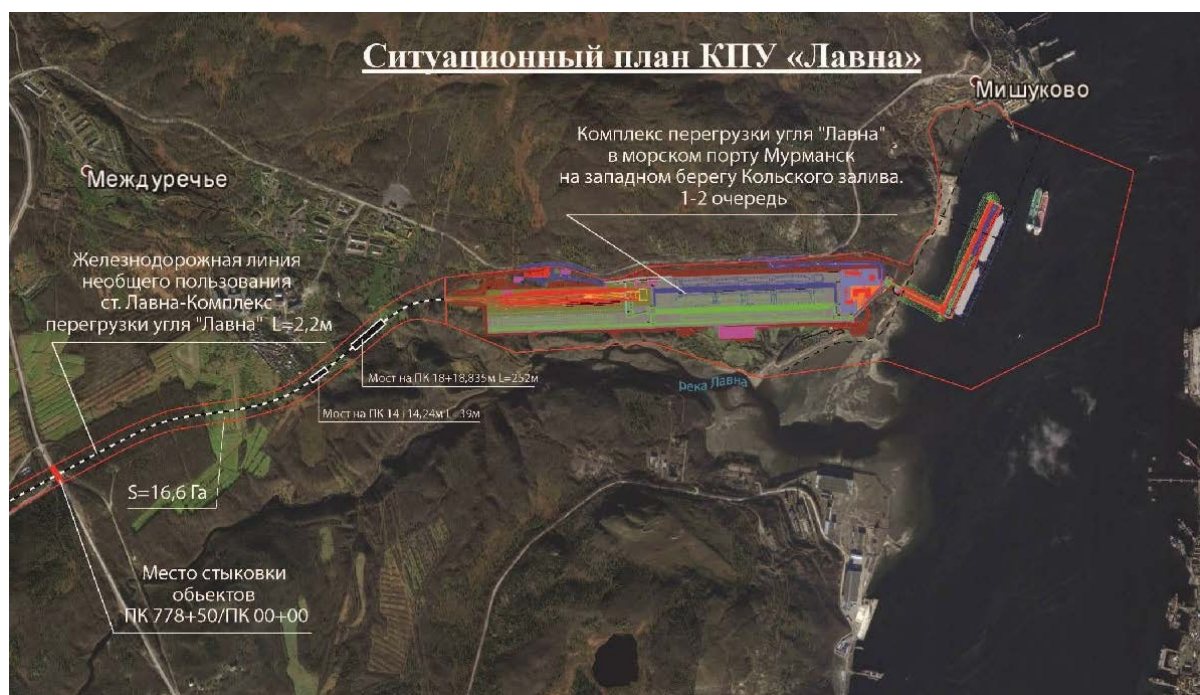
Проект КПУ «Лавна» реализуется на территории Кольского района Мурманской области, на западном берегу южного колена Кольского залива, в приустьевой части реки Лавна (**Рисунок 1**). Расположение площадки терминала обеспечивает прямой выход судов в открытый океан минуя территориальные воды других стран, а также доступ на европейские и американские рынки.

Общая площадь, занимаемая терминалом, составит 108 га. Проектная площадка расположена на территории сельского поселения Междуречье. Ближайшими населенными пунктами являются поселки Междуречье и Мишуково, которые находятся на расстоянии более 500 м от границ проектной площадки (**Рисунок 2**).



**Рисунок 1. Карта территории реализации проекта**





**Рисунок 2. Площадка реализации проекта и прилегающие территории**

КПУ является ключевой составной частью Проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» (Проект МТУ). Целью проекта развития МТУ является создание действующего круглогодично глубоководного морского центра по переработке грузов, интегрированного в международный транспортный коридор Север-Юг. Проект МТУ включен в Транспортную стратегию<sup>43</sup> Российской Федерации на период до 2030 года и в Стратегию<sup>44</sup> развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, и реализуется на условиях государственно-частного партнерства.

Проект развития МТУ предусматривает строительство следующих объектов: i) угольный терминал (КПУ «Лавна»); ii) нефтяной терминал, и iii) железная дорога общего пользования Выходной – Лавна, проходящая вдоль западного побережья Кольского залива; а также реконструкцию существующего угольного терминала морского торгового порта Мурманск, расположенного на восточном побережье Кольского залива. В частности, проект предусматривает перенос деятельности по перевалке угля на западный берег залива и создание контейнерного терминала на месте существующего угольного терминала. Существующие и предлагаемые объекты МТУ показаны на рисунке выше (**Рисунок 1**)

1 октября 2018 года Правительство РФ заключило концессионное соглашение с «Морским торговым портом «Лавна»<sup>45</sup> на финансирование, создание и

<sup>43</sup> Правительство РФ (2008). Постановление № 1734-р. Стратегия развития транспорта Российской Федерации до 2030 года. Доступно по ссылке: <http://government.ru/docs/22047/>

<sup>44</sup> Правительство РФ (2008). Постановление № 877-р. Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года. Доступно по ссылке: <http://government.ru/docs/all/64817/>

<sup>45</sup> Основные условия концессионного соглашения на финансирование, создание и эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта Мурманск. Утверждены Распоряжением Правительства РФ от 1 октября 2018 г. №2111-р.



эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта Мурманск. Концессионное соглашение определяет обязательства концессионера – ООО «Морской торговый порт Лавна» по строительству угольного терминала «Лавна». В обязанности Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот), являющегося концедентом по данному Соглашению, входит обеспечение транспортной доступности с завершением строительства объектов Этапа I «Развитие существующей железнодорожной инфраструктуры на восточном берегу и строительство новой железнодорожной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива» проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» до конца 2020 года.

В соответствии с Концессионным соглашением, за счет средств федерального бюджета финансируются следующие компоненты МТУ:

- Участок железной дороги общего пользования от станции Выходной до станции Лавна протяженностью 46 км (общий объем инвестиций 42 миллиарда рублей; по состоянию на август 2018 года профинансировано 18.8 миллиардов рублей);
- Проведение дноуглубительных работ, строительство базы обслуживающего флота и создание системы навигационного обеспечения (объем инвестиций 3.0 миллиардов рублей).

За счет средств частных инвесторов предусматривается осуществить финансирование следующих объектов МТУ:

- Строительство комплекса перегрузки угля «Лавна» мощностью 18 миллионов тонн в год (т/г) (КПУ «Лавна») (общий объем инвестиций 24 миллиарда рублей);
- Подъездные железнодорожные пути от ж/д станции Лавна к угольному терминалу протяженностью 2.3 км (объем инвестиций 0.9 миллиардов рублей).

В перспективе ГТЛК рассматривает возможность строительства еще одного перевалочного терминала к югу от площадки КПУ «Лавна»: планируется строительство комплекса перегрузки минеральных удобрений на правом берегу реки Лавна в ее устьевой части. Планируемый объем инвестиций в строительство комплекса перегрузки минеральных удобрений составит около 10 миллиардов рублей. Информация о данном объекте не была предоставлена ГТЛК. Анализ проекта строительства комплекса перегрузки минеральных удобрений и оценка потенциальных кумулятивных воздействий, связанных со строительством и эксплуатацией двух соседних терминалов, не являются задачами данного отчета.

### **3.2. Краткая информация о проекте**

Реализация проекта направлена на достижение следующих целей:

- Увеличение объемов экспорта энергетических углей путем строительства новых перегрузочных мощностей на территории Российской Федерации;
- Перевод грузопотоков из портов Прибалтики на российские порты;
- Освоение новых рынков сбыта за счет возможности принимать суда грузоподъемностью более 150 тысяч тонн.



КПУ «Лавна» проектируется как современный, высокотехнологичный специализированный угольный терминал мощностью 18 миллионов тонн в год.

Строительство комплекса перегрузки угля «Лавна» осуществляется в два этапа:

- Этап I (планируемый срок окончания строительства – декабрь 2020 г.) предусматривает строительство первой очереди комплекса мощностью до 9 миллионов тонн в год;
- Этап II (планируемый срок окончания строительства – декабрь 2021 г.) предусматривает увеличение мощности комплекса до 18 миллионов тонн в год.

Уголь будет доставляться на площадку КПУ «Лавна» по железной дороге и разгружаться на пересыпных станциях, храниться на площадках для временного складирования угля и загружаться в морские суда при помощи закрытых конвейеров для последующей транспортировки морем. Одним из ключевых преимуществ проекта является наличие глубоководной, незамерзающей и защищенной от волнений акватории, способной принимать суда большой грузоподъемности. Проект КПУ «Лавна» включает следующие объекты:

- Железнодорожный фронт: здание роторных вагоноопрокидывателей 1 и 2 очереди строительства, устройства для размораживания, здание трансбордера, пути надвига для полных и пустых вагонов, станция разгрузки поврежденных вагонов,
- Складская зона: открытые складские площадки для угля, береговые машины, конвейерно-транспортная система (КТС), причал для вспомогательного портового флота, пересыпные станции,
- Оборудование для сбора пыли,
- Ремонтно-механическая мастерская и склад материалов: ремонтный цех, открытый склад, открытая площадка для ремонта и технического обслуживания автотранспорта, стоянка колесного автотранспорта,
- Административно-хозяйственная зона: административное здание с контрольно-пропускным пунктом и столовой, пункт пересечения государственной границы, пункт контроля безопасности,
- Площадка пожарного депо: пожарное депо, склад сыпучих материалов, учебный полигон, учебная пожарная башня,
- Сооружения очистки поверхностного стока,
- Станция биологической очистки хозяйственно-бытовых стоков,
- Вспомогательные объекты и службы: ремонтно-механический цех, склад материалов,
- Открытые площадки: складская с навесом, ремонтная, гараж для хранения, технического обслуживания и ремонта автотранспорта, топливозаправочный пункт, стоянка автотранспорта,
- Здания и сооружения инженерного обеспечения,
- Насосные станции,



- Сооружения транспортной безопасности,
- Внутриплощадочные автомобильные дороги и проезды, железнодорожные пути, примыкание подъездного железнодорожного пути к ст. Лавна в соответствии с актом выбора места примыкания железнодорожного пути, подъездной путь необщего пользования до границы угольного терминала, мостовой переход через реку Малая Лавна, инженерные коммуникации, иные искусственные сооружения.

Детальная схема размещения объектов КПУ «Лавна» представлена в **Приложение 2.**

Проект включает комплекс современных предупредительных и смягчающих мер по эффективному контролю выбросов угольной пыли. В частности, предусматривается установка современного перегрузочного оборудования производства таких всемирно известных производителей как компания Thyssenkrupp Industrial Solutions AG (Германия).

Проектная документация для проекта строительства КПУ «Лавна» была разработана в 2006-2007 году, когда было подготовлено Технико-экономическое обоснование (ТЭО) на разработку Проекта<sup>46</sup>.

Разрешение на строительство изначально было выдано в 2012 году и впоследствии пересмотрено уполномоченными органами в 2018 году<sup>47</sup>.

### **3.3. Ассоциированные проекты**

Реализация проекта строительства угольного терминала Лавна функционально и территориально тесно связана с реализацией трех ассоциированных проектов:

1. Проведение дноуглубительных работ, строительство базы обслуживающего флота и создание системы навигационного обеспечения;
2. Участок железной дороги общего пользования от станции Выходной до станции Лавна;
3. Подъездные железнодорожные пути от ж/д станции Лавна к угольному терминалу.

В соответствии с Концессионным соглашением, первые два объекта осуществляются за счет средств федерального бюджета<sup>48</sup>. Строительство подъездных путей осуществляется в рамках проекта КПУ «Лавна».

Проведение дноуглубительных работ и создание системы навигационного обеспечения осуществляются в акватории и на площадке терминала, в связи с

---

<sup>46</sup> ОАО «СОЮЗМОРНИИПРОЕКТ» (2007 г.). План организации строительства // Комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск. Технико-экономическое обоснование (ТЭО). Том 12.

<sup>47</sup> Разрешение на строительство №RU51513307-12 (уточненное) для комплекса перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск, подписанное главой Администрации Кольского района 2 августа 2018 г.

<sup>48</sup> Основные условия концессионного соглашения на финансирование, создание и эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта Мурманск. Утверждены Распоряжением Правительства РФ от 1 октября 2018 г. №2111-р.



чем имеет место комплекс воздействий на окружающую среду, связанных с проведением дноуглубительных и строительных работ. В связи с этим дноуглубительные работы рассматриваются вместе со строительными работами в рамках общего отчета по ОВОС<sup>49</sup>.

*Проектная документация на проведение дноуглубительных работ* еще не разработана. Разработчик проектной документации будет определен в конце 2018 года. Ожидается, что разработка и согласование проектной документации будут завершены к концу 2019 года.

Для целей данного анализа были использованы некоторые ориентировочные параметры дноуглубительных работ (например, технология выполнения работ, объем вынимаемого донного грунта, используемое оборудование и т.д.), приведенные в проекте МТУ и материалах ОВОС по данному проекту.

*Проект строительства подъездных железнодорожных путей от станции Лавна до площадки КПУ:* первоначальный вариант проекта был разработан в 2009 г.<sup>50</sup>. В 2019 году будет выполнена корректировка проекта с получением разрешений на проведение строительных работ.

Строительство железнодорожной ветки общего пользования от станции Выходной до станции Лавна началось в 2015 году и продолжается в настоящее время. Общественные слушания по проекту строительства мостового перехода были проведены в 2017 году; материалы ОВОС размещены на официальном сайте Администрации Кольского района.

#### **4. ПОДХОД К ВЫПОЛНЕНИЮ АНАЛИЗА ПРОБЕЛОВ, ПРИНЯТЫЕ ДОПУЩЕНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ**

##### **4.1. Общий подход**

Целью Отчета по результатам анализа проектной документации на соответствие применимым требованиям Экологической и социальной политики ЧБТР и выявленных пробелов является анализ ОВОС и других документов Проекта, выполненных в соответствии с национальной законодательством, и разработка рекомендаций по реализации корректирующих мероприятий в случае выявления пробелов.

В процессе проведения анализа пробелов проектной документации на соответствие требованиям ЧБТР, Консультант выполнил следующие задачи:

- Анализ Отчета по ОВОС и другой корпоративной и проектной документации на предмет ее соответствия требованиям Экологической и социальной политики ЧБТР;
- Выявление пробелов / несоответствий по результатам проведения вышеуказанного сравнительного анализа;

---

<sup>49</sup> ОАО Ямалтрансстрой (2018 г.). Оценка воздействия на окружающую среду. Текстовая часть (Книга 1)// Комплекс перегрузки угля в морском порту Мурманск. Проектная документация. Код 11-10/1-17-OOS8.2.1. Часть 2, Том 8.2.1.

<sup>50</sup> Проектная документация по проекту строительства подъездных железнодорожных путей от станции Лавна до площадки КПУ не была предоставлена в процессе выполнения анализа пробелов.



- Разработка корректирующих мероприятий и рекомендаций по устранению выявленных пробелов и обеспечению соответствия с применимыми требованиями Экологической и социальной политики ЧБТР;
- Разработка Плана экологических и социальных мероприятий (ПЭСМ) для проекта.

В процессе выполнения анализа пробелов использовались следующие методы:

- Анализ документации по проекту;
- Подготовка и направление в ГТЛК информационного запроса и анкеты для получения дополнительной информации;
- Совещание с руководством ГТЛК и подрядчиком по проектированию, закупкам и строительству (ЕРС-подрядчиком) в московском офисе компании;
- Рабочая поездка в Мурманскую область, в рамках которой были проведены следующие мероприятия:
  - Посещение площадки строительства КПУ «Лавна»;
  - Обсуждения с руководством ООО «Морской торговый порт Лавна»;
  - Встреча с представителями администрации Кольского района;
  - Встреча с главой сельского поселения Междуречье;
  - Встреча с заместителем министра энергетики Мурманской области.
- Сравнительный анализ предоставленной документации по проекту в контексте требований Экологической и социальной политики ЧБТР, применимых европейских/международных стандартов и требований лучшей практики;
- Поиск информации о проекте в открытых источниках в сети Интернет и описательный анализ полученных выводов в составе общего анализа пробелов.

В процессе выполнения анализа проектной документации на соответствие требованиям Экологической и социальной политики ЧБТР и выявления пробелов Консультант изучил документацию, предоставленную ГТЛК, включая следующие основные документы, имеющие отношение к проекту:

- Проектная документация (технические разделы);
- Отчет по ОВОС, входящий в состав проектной документации;
- Разрешения и согласования в области ООС, ОТ и ПБ, полученные для реализации проекта;
- Отчеты об инженерных изысканиях, проведенных в районе реализации проекта, включая инженерно-гидрометеорологические изыскания и археологические изыскания.

Полный перечень документации по проекту, изученной Консультантом, представлен в **Приложение 3**.





#### **4.2. Допущения и ограничения**

- Анализ проектной документации на соответствие требованиям экологической и социальной политики ЧБТР и выявление пробелов был выполнен на основе информации, предоставленной ГТЛК и полученной из открытых источников;
- Консультант руководствовался допущением, что компания предоставила точную и полную информацию в меру своей осведомленности;
- Компания предоставила следующую информацию:
  - По проекту КПУ «Лавна» (перечень представленной документации по проекту представлен в **Приложение 3**);
  - По планируемым дноуглубительным работам в акватории терминала и строительству базы вспомогательного портового флота, включая создание навигационной системы, включенным в состав Отчета по ОВОС проекта КПУ «Лавна» (2018 г.).
- Компания не предоставила информацию по следующим ассоциированным проектам:
  - Строительство железной дороги общего пользования Выходной – Лавна;
  - Строительство подъездных железнодорожных путей от станции Лавна до площадки КПУ.

По этой причине в рамках данного анализа пробелов был рассмотрен проект строительства КПУ «Лавна» и, частично, проект проведения дноуглубительных работ.

### **5. ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА КПУ «ЛАВНА»: АНАЛИЗ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ И ВЫЯВЛЕНИЕ ПРОБЕЛОВ**

В Главе 5 представлены результаты анализа проектной документации и выявления пробелов.

Каждый раздел данной главы посвящен соответствующему тематическому разделу ЭСО, соответствующей требованиям Экологической и социальной политики ЧБТР (**Раздел 2.1.2**). По каждому вопросу в каждом тематическом разделе представлен обобщенный анализ имеющейся информации и перечень выявленных пробелов между проектной документацией и соответствующими требованиями Экологической и социальной политики ЧБТР и – в некоторых случаях – законодательства РФ. Для всех выявленных пробелов Консультант разработал соответствующие корректирующие мероприятия по их устранению, которые представлены в подразделе *Рекомендации*.

#### **5.1. Оценка воздействия на окружающую среду и взаимодействие с заинтересованными сторонами**

Рекомендуемые корректирующие мероприятия по этому вопросу представлены в конце раздела (подраздел *Рекомендации*).



### 5.1.1. Процесс ОВОС и его состояние

#### **Имеющаяся информация**

Первый вариант проектной документации для проекта КПУ «Лавна» (Технико-экономическое обоснование (ТЭО)) был разработан ОАО СоюзморНИИпроект в 2007 году<sup>51</sup>. В составе проектной документации был подготовлен Отчет по ОВОС. Разрешение на строительство было выдано Администрацией сельского поселения Междуречье 22 июня 2013 года на срок до 22 июня 2020 года. Согласно информации, полученной от руководства ГТЛК, это разрешение было выдано на основании проекта КПУ, разработанного в 2008 году и получившего положительное заключение органов Государственной экологической экспертизы (ГЭЭ) и Государственной экспертизы (ГЭ) в 2008-2009 годах, но документального подтверждения этой информации предоставлено не было. Такая ситуация не в полной мере соответствует требованиям российского законодательства.

Пересмотренный вариант проектной документации был подготовлен в 2018 году ОАО Ямалтрансстрой. Процесс ОВОС был проведен в один этап, в результате которого был подготовлен Отчет по ОВОС как отдельный документ, выводы которого были учтены в проектной документации<sup>52</sup>.

Проектная документация, включающая Отчет по ОВОС, была направлена на Государственную экологическую экспертизу; получение положительного заключения ГЭЭ ожидается в ближайшие дни. После этого проект будет немедленно направлен на госэкспертизу в органы Главгосэкспертизы.

#### **Ключевые пробелы**

- Процесс ОВОС был проведен в один этап, что частично соответствует требованиям российского законодательства (Положение об ОВОС); проведение ОВОС в один этап не соответствует стандартам надлежащей международной практики проведения ЭСО для проектов Категории А.

### 5.1.2. Состав и содержание оценки воздействия и анализ альтернативных вариантов

Отчет по ОВОС проекта включает следующую информацию:

---

<sup>51</sup> ОАО «СОЮЗМОРНИИПРОЕКТ» (2007 г.). План организации строительства // Комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск. Технико-экономическое обоснование (ТЭО). Том 12.

<sup>52</sup> ОАО Ямалтрансстрой (2018 г.). Оценка воздействия на окружающую среду. Текстовая часть (Книга 1) // Комплекс перегрузки угля в морском порту Мурманск. Проектная документация. Код 11-10/1-17-ООС8.2.1. Часть 2, Том 8.2.1.

ОАО Ямалтрансстрой (2018 г.). Оценка воздействия на окружающую среду. Приложения – Графическая часть (Книга 2) // Комплекс перегрузки угля в морском порту Мурманск. Проектная документация. Код 11-10/1-17-ООС8.2.2. Часть 2, Том 8.2.2.



- Исследование по оценке исходной экологической ситуации, в основе которого лежат выводы инженерно-экологических изысканий, проведенных в районе реализации проекта<sup>53</sup>;
- Анализ варианта «отказ от планируемой деятельности»;
- Анализ воздействий на компоненты окружающей среды (атмосферный воздух, геологическая среда, подземные воды, земельные ресурсы, поверхностные воды, водную биоту, флору и фауну, и на особо охраняемые природные территории);
- Воздействия на население, обусловленные химическими и физическими факторами;
- Воздействия, связанные с деятельностью по обращению с отходами;
- Воздействия, связанные с производственными авариями.

### 5.1.3. Управление воздействиями

Помимо анализа вышеупомянутых воздействий, Отчет по ОВОС включает рекомендуемые смягчающие мероприятия, направленные на предотвращение и/или смягчение негативных воздействий на соответствующие компоненты окружающей среды или объекты воздействия.

Кроме этого, был разработан Перечень мероприятий по охране окружающей среды, который представляет собой отдельный том проектной документации<sup>54</sup>.

#### **Ключевые пробелы**

- В составе Отчета по ОВОС 2018 г. отсутствуют анализ исходной социальной ситуации в районе реализации проекта, а также оценка социальных воздействий проекта.
- Отсутствие социальной оценки в составе ОВОС является частичным соответствием требованиям российского законодательства и существующей правоприменительной практике и не соответствует требованиям Политики ЧБТР и стандартам лучшей практики.
- Анализ альтернативных вариантов реализации проекта ограничился рассмотрением только одного варианта («отказ от планируемой деятельности»), а возможные альтернативные варианты расположения площадки под строительство терминала не рассматривались.

---

<sup>53</sup> ООО ПИ Петрохим-Технология (2018 г.). Комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск. Отчет об инженерно-гидрометеорологических изысканиях. Пояснительная записка. 11-10/1-17-IE2.5.1. Часть 2. Том 2.5.1.

<sup>54</sup> ОАО Ямалтрансстрой (2018 г.). Перечень мероприятий по охране окружающей среды (ПМОС). Текстовая часть (Книга 1) // Комплекс перегрузки угля в морском порту Мурманск. Проектная документация. 11-10/1-17-ООС8.3.1. Часть 3, Том 8.3.1.



#### **5.1.4. Взаимодействие с заинтересованными сторонами и обнародование информации**

##### ***Опыт проведения консультаций с общественностью в рамках проекта***

Проект строительства КПУ «Лавна» является частью Проекта комплексного развития Мурманского транспортного узла. Общественные слушания по Проекту комплексного развития Мурманского транспортного узла были проведены 28 сентября 2012 года в поселке Междуречье и 19 марта 2012 года в городе Кола, административном центре Кольского района<sup>55</sup>.

Во время общественных слушаний по проекту развития МТУ были выявлены следующие вопросы, которые вызывают озабоченность заинтересованных сторон – прежде всего местных жителей – в связи с реализацией проекта КПУ «Лавна»:

- Право на пользование земельными участками: проекты предлагаемого терминала и ассоциированных объектов (например, подъездных железнодорожных путей) предусматривают, что проектируемые объекты будут размещаться на участках, которые использовались местными жителями для огородничества и строительства гаражей без официальной регистрации права собственности на них;
- Повышение уровней шума и вибрации в связи с функционированием проектируемых объектов;
- Выбросы пыли: предполагалось, что образование угольной пыли в процессе выполнения работ по перевалке угля приведет к загрязнению окружающей среды в районах ближайшей жилой застройки (населенные пункты Мишуково и Междуречье).

##### ***Консультации, проведенные в 2018 году***

Общественные слушания по Проекту строительства КПУ «Лавна» состоялись в марте 2018 года в один этап. Они прошли в городе Кола в помещении межпоселенческой библиотеки Кольского района 20 марта 2018 года.

Общественные обсуждения Проекта были организованы в соответствии с требованиями законодательства РФ. Доступ к информации о проекте был обеспечен следующим образом:

- Печатные копии материалов ОВОС находились в Отделе архитектуры, строительства и дорожной деятельности Кольской районной администрации и в межпоселенческой библиотеке Кольского района;
- Электронная версия материалов ОВОС была размещена на странице Отдела архитектуры, строительства и дорожной деятельности на официальном Веб-сайте Кольской районной администрации<sup>56</sup>.

---

<sup>55</sup> *Комплексное развитие Мурманского транспортного узла (Позиция 30) // Мониторинг реализации приоритетных инвестиционных проектов в федеральных округах по состоянию на 1 октября 2012 г. Доступно по адресу: <https://pandia.ru/text/78/104/6.php>.*

<sup>56</sup> *Кольская районная администрация (2018 г.). Проект строительства комплекса перегрузки угля «Лавна» // Материалы оценки воздействия на окружающую среду // Отдел архитектуры,*



Объявление о проведении слушаний было опубликовано на официальном Веб-сайте Кольской районной администрации<sup>57</sup>, в региональных («Кольское слово», «Вечерний Мурманск») и федеральных («Российская газета») печатных изданиях.

Был подготовлен протокол общественных слушаний, состоявшихся в 2018 году, который был предоставлен Консультанту.

Представители компании подтвердили, что после 2012 года в проектную документацию были внесены изменения с учетом мнения заинтересованных сторон – прежде всего в вопросе смещения границ участка реализации проекта от границ ближайшей жилой застройки. Также была проведена большая работа среди населения и других заинтересованных сторон по раскрытию сути проектов и их воздействия на окружающую среду, которое было сведено к минимуму за счет использования комплекса смягчающих мероприятий, включающего следующие мероприятия: i) использование новых технологий хранения и перегрузки угля; и ii) оптимальное расположение терминала с учетом природных факторов и рельефа территории, обеспечивающих защиту участков хранения и перегрузки от ветрового воздействия и предотвращающих выбросы угольной пыли.

Многие из вышеперечисленных опасений населения к настоящему времени были учтены и сняты. Например, во время слушаний 2018 года был поднят вопрос об организации обращения с угольной пылью, которая будет накапливаться в аспирационных установках, а не поступать в окружающую среду. Таким образом, местные жители, присутствовавшие на общественных слушаниях по проекту КПУ «Лавна» в марте 2018 года, поддержали проект.

### **Ключевые пробелы**

- В соответствии с российским законодательством, консультации с общественностью должны проводиться на всех трех этапах процесса ОВОС (**Раздел 2.2**);
- В ходе проведения ОВОС не были выполнены работы по выявлению и анализу заинтересованных сторон, поскольку российское законодательство этого не требует, однако это является очевидным пробелом с точки зрения соответствия требованиям Политики ЧБТР и стандартам лучшей практики.

С целью устранения этого пробела были выполнены работы по выявлению и анализу заинтересованных сторон, результаты которых

---

строительства и дорожной деятельности // Официальный сайт Кольской районной администрации: [http://akolr.gov-murman.ru/administratsiya/otdely\\_komitety/otdel-arkhitektury-stroitelstva-i-dorozhnoy-deyatelnosti/materialy-po-otsenke-vozdeystviya-na-okruzhayushchuyu-sredu.php](http://akolr.gov-murman.ru/administratsiya/otdely_komitety/otdel-arkhitektury-stroitelstva-i-dorozhnoy-deyatelnosti/materialy-po-otsenke-vozdeystviya-na-okruzhayushchuyu-sredu.php).

<sup>57</sup>Кольская районная администрация (2018 г.). ООО «Морской торговый порт Лавна» проведет общественные слушания по проекту строительства комплекса перегрузки угля «Лавна». 16 марта 2018 г. Доступно по ссылке: <https://akolr.gov-murman.ru/news/prensa/247077/>.



представлены в Планах взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС);

- В рамках ОВОС не был разработан механизм приема и рассмотрения жалоб заинтересованных сторон, который не является обязательным в соответствии с российским законодательством, но отсутствие которого является очевидным пробелом с точки зрения соответствия стандартам лучшей практики.

Такой механизм был разработан в рамках подготовки ПВЗС. Для ликвидации данного пробела компании необходимо внедрить разработанный механизм.

### **Рекомендации (по Разделу 5.1)**

Для устранения выявленных пробелов и обеспечения соответствия требованиям Экологической и социальной политики ЧБТР и стандартам лучшей практики рекомендуется осуществить следующие корректирующие мероприятия:

- Разработать *Дополнение до ЭСО*, в котором должны быть рассмотрены вопросы, не охваченные Отчетом по ОВОС и проектной документацией в целом:
  - Провести исследования по оценке исходной социальной ситуации и оценке социальных воздействий на трех уровнях: Мурманская область, Кольский район и сельское поселение Междуречье (включая село Мишуково);
  - Изучить технически и экономически целесообразные альтернативные варианты реализации проекта (альтернативные места расположения площадки проекта и технические решения) и обосновать причины выбора того варианта, который был определен в качестве предпочтительного.
- Реализация ПВЗС, разработанного в рамках проекта, и поддержание его в рабочем состоянии в течение всего периода реализации проекта, включая, среди прочего, следующие мероприятия:
  - Проведение консультаций по ЭСО в соответствии с ПВЗС;
  - Планирование и реализация мероприятий по постоянному взаимодействию с заинтересованными сторонами;
  - Мониторинг реализации ПВЗС и представление отчетности заинтересованным сторонам;
  - Ежегодные пересмотр и обновление ПВЗС.

## **5.2. Экологический и социальный менеджмент**

### **5.2.1. Соответствие требованиям национального законодательства**

По информации руководства ГТЛК, на основании проектной документации 2008 г. были получены следующие разрешительные документы:

- Заключение Государственной экологической экспертизы;
- Заключение Государственной экспертизы;
- Разрешение на строительство.



Единственным документом, предоставленным Консультанту, было разрешение на строительство, полученное в августе 2018 года. Для оценки степени соответствия требованиям национального законодательства необходимо перепроверить статус и сроки действия других перечисленных выше документов.

### 5.2.2. Организационная структура и распределение обязанностей в области ООС, ОТ и ПБ в рамках проекта

#### ***Имеющаяся информация***

Как уже отмечалось выше, в реализации проекта принимают участие две компании – ГТЛК и ее дочерняя компания ООО «Морской торговый порт Лавна». Организационная структура ООО «Морской торговый порт Лавна» представлена на следующем рисунке (**Рисунок 3**).

Поскольку функции ООС, ОТ и ПБ не отражены в организационной структуре обеих компаний, остается неясным, каким образом распределяется ответственность за экологические и социальные показатели реализации проекта.

#### ***Ключевые пробелы***

- Ситуация, в которой четко не определены обязанности в области ООС, ОТ и ПБ, не соответствует требованиям российского законодательства и стандартам лучшей практики, создавая значительный риск ненадлежащего выполнения этих обязанностей, и требует безотлагательной реализации корректирующих мероприятий.

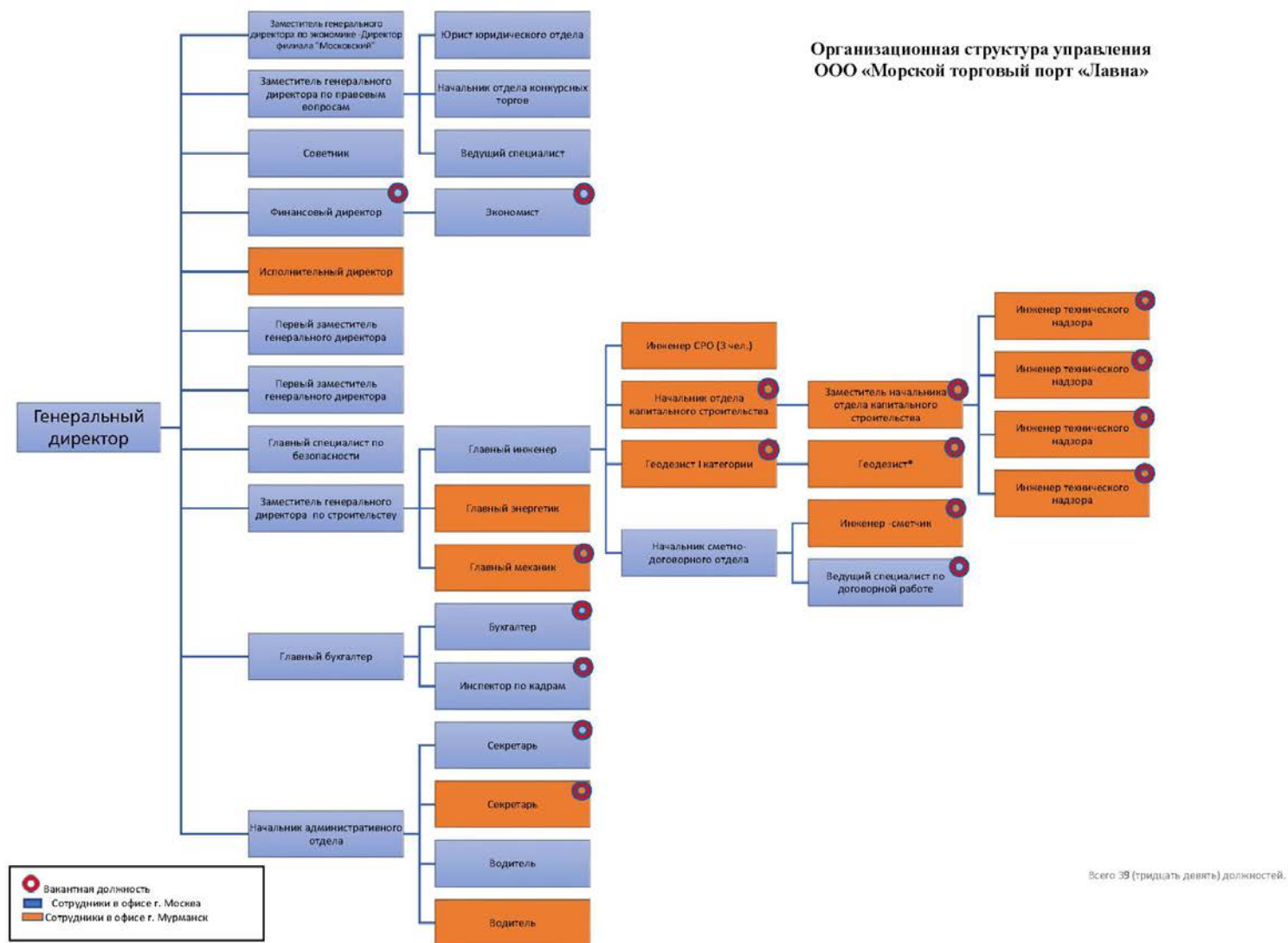
#### ***Рекомендации***

В обеих компаниях – ГТЛК и ООО «Морской торговый порт Лавна» должны быть разработаны и внедрены организационные структуры управления в области ООС, ОТ и ПБ. На первых этапах рекомендуется предусмотреть как минимум следующие должности:

- ГТЛК: представитель высшего руководства, отвечающий за вопросы ООС, ОТ и ПБ и подчиняющийся непосредственно Генеральному директору, который будет осуществлять надзор над реализацией проекта строительства КПУ и обеспечивать коммуникации с ЧБТР и другими кредиторами (в случае их наличия);
- ООО «Морской торговый порт Лавна»:
  - На этапе строительства: менеджер по вопросам охраны окружающей среды и менеджер по вопросам ОТ и ПБ;
  - На этапе эксплуатации: необходимо разработать и внедрить расширенную структуру управления по вопросам ООС, ОТ и ПБ;
- ЕРС-подрядчик: в рамках проекта необходимо разработать структуру управления в области ООС, ОТ и ПБ, отвечающую современным требованиям.

Более детальные рекомендации по разработке структуры управления в области ООС, ОТ и ПБ будут представлены в *Дополнении до ЭСО*.





**Рисунок 3. Организационная структура ООО «Морской торговый порт Лавна»**





### 5.2.3. Состояние системы менеджмента в области ООС, ОТ и ПБ

#### ***Имеющаяся информация***

В ГТЛК и ООО «Морской торговый порт Лавна» не разработана система менеджмента в области ООС, ОТ и ПБ.

#### ***Ключевые пробелы***

- ГТЛК и ООО «Морской торговый порт Лавна» не разработана современная система менеджмента в области ООС, ОТ и ПБ. Отсутствие такой системы, отвечающей современным требованиям, является несоответствием стандартам лучшей практики и представляет серьезный риск ненадлежащего выполнения компаниями функций в области ООС, ОТ и ПБ.

#### ***Рекомендации (по Разделу 5.2)***

В процессе разработки Дополнения до ЭСО рекомендуется предусмотреть следующее:

- В краткосрочной перспективе – начать разработку и внедрение системы менеджмента в области ООС, ОТ и ПБ для целей проекта;
- Уделить особое внимание состоянию надлежащей системы менеджмента у ЕРС-подрядчика.
- В долгосрочной перспективе – разработать и внедрить общие системы менеджмента в области ООС, ОТ и ПБ в ГТЛК и ООО «Морской торговый порт Лавна».

### 5.3. Трудовые отношения и условия труда, охрана труда и промышленная безопасность

#### 5.3.1. Трудовые отношения и условия труда

#### ***Имеющаяся информация***

В соответствии с Планом организации строительства в составе технико-экономического обоснования проекта (2007 г.)<sup>58</sup>, строительство КПУ «Лавна» планируется осуществлять в три этапа, каждый из которых будет иметь следующую продолжительность:

- Этап 1 – 60 месяцев;
- Этап 2 – 33 месяца;
- Этап 3 – 27 месяцев.

Оценка потребностей в рабочей силе для этапа строительства была выполнена в соответствии с российскими нормативами<sup>59</sup>.

---

<sup>58</sup> ОАО «СОЮЗМОРНИИПРОЕКТ» (2007 г.). План организации строительства // Комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск. Техничко-экономическое обоснование (ТЭО). Том 12.

<sup>59</sup> Правила расчета численности строительных рабочих для предприятий сферы транспорта и коммуникаций (1965 г.).



- Этап 1 – 495 работника;
- Этап 2 – 108 работников;
- Этап 3 – 84 работника.

По информации руководства Компании, для выполнения строительных работ планируется использовать вахтовый метод.

### **Ключевые пробелы**

- Несмотря на информацию о планах по использованию вахтового метода организации строительных работ, проектная документация не содержит каких-либо решений (и соответствующих расчетов) по организации временного строительного поселка;
- Имеющая документация по проекту не содержит какой-либо информации о потребностях в рабочей силе на этапе эксплуатации; также не предоставлена информация о том, планируется ли использование местной рабочей силы или существуют планы по привлечению трудовых мигрантов на этапе эксплуатации;
- Имеющая документация по проекту не содержит какой-либо информации по вопросу защиты прав человека на рабочем месте и управления трудовыми отношениями на этапах строительства и эксплуатации.

В соответствии с принятой в Российской Федерации практикой, в случае заключения трудового соглашения с работником обеспечивается соблюдение требований трудового законодательства РФ и, соответственно, большинства конвенций МОТ, ратифицированных РФ. Однако это не относится к другим формам трудовых отношений (гражданско-правовые соглашения, договора субподряда). Трудовые мигранты из других стран также могут оказаться в уязвимом положении.

### **Рекомендации**

С учетом вышесказанного, рекомендуется осуществить следующие мероприятия:

- Разработка Кадровой политики, определяющей принципы найма работников, которые должны соответствовать требованиям российского законодательства и соответствующим конвенциям МОТ, гарантирующим обеспечение прав человека и трудовых прав;
- На этапе строительства: разработать детальный план организации проживания строительных работников в соответствии с требованиями национального законодательства и стандартам лучшей практики;
- На этапе эксплуатации: i) оценить потребность КПУ в рабочей силе; ii) разработать План по привлечению и использованию трудовых ресурсов, который будет базироваться на принципах уважения прав человека и трудовых прав, а также предусматривать предпочтительное использование местной рабочей силы.



### 5.3.2. Охрана труда и промышленная безопасность

#### **Имеющаяся информация**

Вопросы организации охраны труда и техники безопасности на этапе строительства отражены в Плане организации строительства, представляющего собой отдельный документ в составе Технико-экономического обоснования (ТЭО)<sup>60</sup>. Раздел по ОТ и ТБ в составе Плана разработан в соответствии с требованиями национального законодательства и содержит инструкции по ОТ и ТБ для работников, привлекаемых к выполнению строительных работ, включая общие инструкции и инструкции по ОТ и ТБ во время выполнения дноуглубительных работ.

Требования по обеспечению пожарной безопасности представлены в виде специального раздела Плана организации строительства.

Другие разделы проектной документации, которые могут содержать информацию о предусмотренных проектом решениях в области ОТ и ТБ на этапе эксплуатации, не были предоставлены для изучения.

#### **Ключевые пробелы**

- Информация по организации охраны труда, промышленной безопасности и пожарной безопасности на этапе строительства не была предоставлена Консультанту для изучения.
- Наблюдения, сделанные во время посещения проектной площадки, свидетельствуют о низком уровне культуры соблюдения правил ОТ и ТБ, в частности:
  - Отсутствие практики проведения инструктажа по ОТ и ТБ для посетителей,
  - Отсутствие практики использования средств индивидуальной защиты (СИЗ);
  - Отсутствие ответственного по вопросам ОТ и ТБ на строительной площадке.
- Существующий уровень культуры соблюдения правил ОТ и ТБ представляет серьезный риск ненадлежащего выполнения требований в области ОТ и ТБ и требует безотлагательной реализации корректирующих мероприятий.

#### **Рекомендации**

В процессе разработки Дополнения до ЭСО рекомендуется:

- Получить и проанализировать информацию о предусмотренных проектом решениях по обеспечению ОТ и ТБ на этапе эксплуатации; обеспечить выявление и оценку опасных производственных факторов и рисков для здоровья персонала в соответствии со требованиями лучшей практики;

---

<sup>60</sup> ОАО «СОЮЗМОРНИИПРОЕКТ» (2007 г.). План организации строительства // Комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск. Технико-экономическое обоснование (ТЭО). Том 12.



- Разработать План управления в области ОТ и ТБ для этапов строительства и эксплуатации в соответствии со стандартами лучшей практики;
- После ввода КПУ в эксплуатации выполнить специальную оценку условий труда в соответствии с требованиями национального законодательства и довести ее результаты до ведома работников и уполномоченных органов.

### 5.3.3. Промышленная безопасность

#### ***Имеющаяся информация***

В соответствии с вышеупомянутыми требованиями по обеспечению промышленной безопасности, идентификация потенциальных аварийных ситуаций на этапе строительства и эксплуатации объекта была выполнена в рамках ОВОС<sup>61</sup>. Сценарий полного разрушения объекта не рассматривался. Была выполнена оценка воздействий потенциальных аварийных ситуаций на окружающую среду и ее компоненты. Были разработаны рекомендации по предотвращению и смягчению последствий возможных аварийных ситуаций.

В соответствии с выводами Отчета по ОВОС (**Раздел 5.12**), возможные аварийные ситуации на этапе эксплуатации связаны с разливами нефтепродуктов.

Возможные аварийные ситуации на этапе эксплуатации КПУ могут быть вызваны следующими факторами: i) разливы нефтепродуктов и ii) возгорание угольной пыли в процессе выполнения работ по перевалке угля.

#### ***Ключевые пробелы***

- Сценарий полного разрушения объекта не был рассмотрен в числе возможных аварийных ситуаций на этапе строительства;
- Не был определен класс опасности объекта в соответствии с требованиями национального законодательства;
- Не был предоставлен для изучения План мероприятий по реагированию на чрезвычайные ситуации.

#### ***Рекомендации***

В процессе разработки Дополнения до ЭСО рекомендуется:

- Определить класс опасности проектируемого объекта в соответствии с требованиями национального законодательства;
- Рассмотреть сценарий полного разрушения объекта в качестве одной и потенциальных аварийных ситуаций;
- Разработать План мероприятий по реагированию на чрезвычайные ситуации для этапов строительства и эксплуатации КПУ «Лавна».

---

<sup>61</sup> ОАО Ямалтрансстрой (2018 г.). Оценка воздействия на окружающую среду. Текстовая часть (Книга 1) // Комплекс перегрузки угля в морском порту Мурманск. Проектная документация. Код 11-11-10/1-17-ООС8.2.1. Часть 2, Том 8.2.1.



## 5.4. Предотвращение и снижение загрязнения

### 5.4.1. Климатические исследования

#### ***Имеющаяся информация***

Климатическая характеристика территории и акватории реализации Проекта выполнена по данным многолетних наблюдений метеорологической станции (МС) Мурманск в 2017 году и представлена в Отчете по инженерно-гидрометеорологическим изысканиям<sup>62</sup>. Основные показатели климатической характеристики приводятся в Отчете по инженерно-экологическим изысканиям 2018 года<sup>63</sup>.

Гидрометеорологическая станция (ГМС) Мурманск расположена в северо-западной части Кольского полуострова, в зоне каменистой лесотундры на восточном берегу Кольского залива. Метеорологические наблюдения проводятся без перерывов с 1917 года, станция дважды переносилась. С ноября 1934 года станция перенесена на мыс Халдеев, где и находится в настоящее время. Метеорологическая площадка расположена на вершине холма, в 400 метрах от уреза воды Кольского залива. Расстояние станции от территории реализации Проекта около 9 км.

На побережье Кольского залива работают два морских поста: один из них с 1983 года действует на территории Мурманского морского торгового порта, а второй – в составе ГМС «Полярное», расположенной в г. Полярный, на берегу Екатерининской гавани, на выходе из Кольского залива. На морских постах непрерывно фиксируются колебания уровня моря с помощью мареографа. Эти данные используются для расчета времени и высоты полных и малых вод и составления морских прогнозов для навигации морских судов по Кольскому заливу.

Наличие государственной системы многолетних непрерывных метеонаблюдений, включая наблюдения динамики уровня моря, позволяет осуществлять оперативные метеопрогнозы, включая прогнозы возникновения неблагоприятных условий, и на их основе принимать необходимые оперативные решения. В том числе, и для безопасной навигации морских судов, на которые производится перегрузка угля, как в акватории Кольского залива, так и на выходе из него.

При процессах перегрузки угля образование и перенос угольной пыли в значительной степени зависит от направления и силы ветра, влажности и количества осадков. Поэтому точное определение этих метеорологических параметров и прогноз их изменения является чрезвычайно важным для принятия оперативных решений по снижению образования и переносу угольной пыли.

---

<sup>62</sup> Отчет о выполненных в 2017 году инженерно-гидрометеорологических изысканиях на территории и акватории для объекта «Комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск» (шифр 11-10/1-17-ИГМ2.2.1, шифр 11-10/1-17-ИГМ2.2.2) – отчет не представлен

<sup>63</sup> ООО ПИ Петрохим-Технология (2018 г.). Комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск. Отчет об инженерно-гидрометеорологических изысканиях. Пояснительная записка. 11-10/1-17-IE2.5.1. Часть 2. Том 2.5.1.



МС Мурманск и производственная площадка отдалены друг от друга на 9 км, находятся на противоположных берегах залива, в условиях, отличающихся по рельефу. Следовательно, оперативные метеоданные МС Мурманск не в полной мере отражают реальные метеорологические параметры территории реализации проекта. Особенно это характерно для показателей ветровой нагрузки.

Для более точного измерения ветровой нагрузки и точных оперативных прогнозов ее изменения и воздействия на образование и перенос угольной пыли следует установить портативную автоматическую метеостанцию, снабженную датчиками направления и скорости ветра, влажности, температуры, давления и др. Таким образом, в период строительства терминала будет накоплен двухгодичный массив метеоданных, который даст возможность уточнить показатели скорости и направления ветра, принятые для расчетов эмиссии угольной пыли и других загрязняющих веществ и, при необходимости, скорректировать результаты расчетов при функционировании терминала.

Представленная для изучения документация не содержит информации об оценке воздействия проекта на изменение климата. Оценка этого воздействия должна быть выполнена в рамках Дополнения до ЭСО. Информация о выбросах парниковых газов, приводящих к изменению климата, представлена в **Разделе 5.4.2**.

#### **Ключевые пробелы**

- Общая климатическая характеристика Мурманской области и территории реализации проекта представлена в ОВОС и ПМООС достаточно полно. Для более детальных сезонных погодных характеристик следует использовать результаты выполненных в 2018 году инженерно-гидрометеорологических изысканий (в процессе выполнения анализа пробелов отчет по результатам этих изысканий предоставлен не был);
- Не были проведены измерения метеорологических параметров на территории реализации проекта и, что особенно важно, особенностей ветрового режима в разные сезоны года, зависящего от рельефа площадки терминала;
- В рамках ОВОС не была выполнена оценка воздействий проекта на изменение климата.

#### **Рекомендации**

Для обеспечения соответствия требованиям ЧБТР и стандартам лучшей практики рекомендуется выполнить следующие мероприятия:

- Установить портативную метеостанцию для измерений метеорологических показателей в период строительства (включая скорость и направление ветра, температура, количество осадков, влажность) и накопления массива данных для стадии эксплуатации. Выбор ее расположения будет определен совместно с Компанией и проектирующей организацией.
- В рамках Дополнения до ЭСО выполнить оценку воздействия проекта терминала на изменение климата.



#### **5.4.2. Воздействие на изменение климата и выбросы парниковых газов**

##### ***Имеющаяся информация***

В представленных Компанией документах нет информации об инвентаризации источников парниковых газов и оценке их выбросов на этапах строительства и эксплуатации терминала.

Поскольку начиная с 2024 года (см. **Раздел 2.2**), т.е. практически сразу после окончания строительства и начала эксплуатации, представление отчетности по парниковым газам должно стать обязательной процедурой, следует рекомендовать упреждающее дополнение разработанной ОВОС проведением работ по инвентаризации и оценке выбросов парниковых газов, а также разработке рекомендаций по их снижению.

В соответствии с требованиями лучшей практики, оценка и отчетность по объемам выбросов парниковых газов является обязательной процедурой для проектов, которые производят или, по расчетам, будут производить вредные выбросы в атмосферу в объемах свыше 25 тысяч тонн эквивалента CO<sub>2</sub> в год (прямых и непрямых выбросов).

Следовательно, оценка выбросов парниковых газов на этапе эксплуатации является обязательной как в соответствии с российским законодательством (в ближайшей перспективе), так с точки зрения обеспечения соблюдения международных стандартов.

##### ***Ключевые пробелы***

- Документы, представленные Консультанту для изучения, не содержат информации об оценке выбросов парниковых газов.

##### ***Рекомендации***

С целью обеспечения соблюдения стандартов лучшей практики и соответствующих требований национального законодательства, рекомендуется:

- Провести инвентаризацию источников прямых и косвенных выбросов ПГ и оценку выбросов ПГ в период строительства и эксплуатации терминала с использованием официальных национальных руководящих документов и общепризнанных международных методик;
- Разработать и осуществить мероприятия по снижению выбросов ПГ и программу их мониторинга в соответствии со стандартами лучшей практики;
- Обеспечить подготовку ежегодной отчетности по выбросам ПГ на этапе эксплуатации терминала.

#### **5.4.3. Исходное состояние атмосферного воздуха**

##### ***Имеющаяся информация***

Мониторинг состояния атмосферного воздуха на территории Мурманской области осуществляет Центр мониторинга загрязнения окружающей среды,





входящий в составе Мурманского управления по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (УГМС)<sup>64</sup>.

На побережье Кольского залива посты наблюдения расположены в трех городах – Мурманске, Коле и Североморске. На этих постах измерений качества воздуха выполняются как методом отбора проб, так и с использованием автоматических анализаторов воздуха.

Ближайшими постами наблюдения являются посты в городе Мурманске, однако результаты наблюдений с этих постов не являются релевантными для территории Проекта в силу ее отдаленности и нахождения в черте крупного города. По официальному запросу Мурманское УГМС представило справку о фоновых концентрациях на территории строительства, рассчитанных на основании официальных статистических данных для населенных пунктов с населением менее 10 тысяч человек<sup>65</sup> (в Междуречье и Мишуково проживает соответственно 1027 и 255 человек<sup>66</sup>).

В рамках инженерно-экологических изысканий проводились единичные измерения только максимальных разовых концентраций загрязняющих веществ (время осреднения 20 минут). Расчетные и измеренные значения максимальных разовых фоновых концентраций не превышают российские нормативы качества атмосферного воздуха.

Однако для корректного определения фонового уровня загрязнения воздуха необходимы реальные инструментальные измерения до начала этапа строительства. Поскольку строительные работы уже выполняются с июля 2018 года и включают в настоящее время планировочные работы (земляные, буровзрывные работы), сведение леса и сжигание порубочных остатков, работу автотранспорта и специальной техники, включая самоходную технику (**Рисунок 4**), корректное определение фонового уровня загрязнения может быть выполнено только с учетом определенных направлений ветра.

---

<sup>64</sup> Мурманское управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (2018 г.). Центр мониторинга загрязнения окружающей среды // Официальный сайт Мурманского управления по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды: <http://kolgimet.ru/monitoring-zagriznenija-okruzhajushchei-sredy/centr-monitoringa-zagriznenija-okruzhajushchei-sredy/?type=atom>

<sup>65</sup> Федеральная служба по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Росгидромет) (2013 г.). Временные рекомендации «Фоновые концентрации вредных (загрязняющих) веществ для городов и населенных пунктов, где отсутствуют регулярные наблюдения за загрязнением атмосферного воздуха на период 2014-2018 гг.» (утверждены Росгидрометом 27.03.2013 г.)

<sup>66</sup> Администрация сельского поселения Междуречье (2018 г.). Паспорт сельского поселения Междуречье Кольского района Мурманской области (по состоянию на 3 января 2018 г.) – доступен по ссылке <http://adm-mo.ru/pasport-poseleniya.html>





А



Б

**Рисунок 4. Выполнение строительных работ на территории проектируемого терминала (на фотографии А на горизонте видно поселение Междуречье)**

Следует отметить, что в Российской Федерации качество атмосферного воздуха, как правило, оценивается с использованием:

- максимальных разовых концентраций ЗВ с временем осреднения, равным 20 минутам измерений или отбора проб ( $C_{м.р.}$ );
- среднесуточных концентраций ЗВ, определяемых по результатам 4-х измерений в сутки, выполняемых в течение 20 минут, т.е. усредняются измерения по суммарному времени измерения, равным 80 минут ( $C_{сс\_80}$ );

- среднесуточных концентраций ЗВ, определяемых в непрерывном режиме на постах автоматического мониторинга воздуха ( $C_{cc}$ ). Однако таких постов в РФ достаточно мало (функционируют в системах мониторинга крупных городов).

В то же время, в соответствии с Руководством ВОЗ по качеству воздуха<sup>67</sup>, которое является международным стандартом для данного проекта, рекомендуемая продолжительность измерений для определения среднесуточных концентраций должна составлять не менее 75% от 24-часового интервала. Таким образом, непосредственное сравнение значений среднесуточных концентраций ( $C_{da-80}$ ), определяемых в соответствии с национальными методиками, с нормативами ВОЗ ( $C_{da}$ ) не является корректным.

В дальнейшем следует ежегодно проводить суточные измерения качества воздуха по основным загрязняющим веществам на границах селитебных зон ближайших населенных пунктов с целью контроля соблюдения гигиенических нормативов в период строительства. По окончании строительных работ рекомендуется провести инструментальное измерение среднесуточных фоновых концентраций ЗВ, которые в дальнейшем будут служить реперными для экологического мониторинга в период эксплуатации терминала.

### **Ключевые пробелы**

- В представленных материалах приведена только общая характеристика качества атмосферного воздуха на территории Мурманской области. Для участка расположения угольного терминала представлены только расчетные данные. Измерение фоновых концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе в районе реализации проекта до начала строительных работ не проводилось.
- На этапе строительства мониторинг качества атмосферного воздуха на границах ближайших населенных пунктов не проводится.

### **Рекомендации**

С целью обеспечения соблюдения требований Экологической и социальной политики ЧБТР и стандартов лучшей практики рекомендуется:

- Провести суточные измерения качества воздуха по основным загрязняющим веществам на границах селитебных зон ближайших населенных пунктов (Междуречье и Мишуково) с целью контроля соблюдения гигиенических нормативов в период строительства (1-2 раза в год);
- Разработать программу мониторинга качества воздуха на этапе эксплуатации в соответствии со стандартами лучшей практики.

---

<sup>67</sup> Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) (2005). Рекомендации по качеству воздуха, касающиеся взвешенных частиц, озона, двуокиси азота и двуокиси серы: глобальные обновленные данные по состоянию на 2005 год.. Доступны по адресу:  
[http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0005/78638/E90038.pdf?ua=1](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0005/78638/E90038.pdf?ua=1)





#### 5.4.4. Загрязнение воздуха

Источники выбросов загрязняющих веществ (ЗВ) в период строительства и эксплуатации угольного терминала, и оценка их воздействия на атмосферный воздух определены в томах ОВОС (2018 г.) и ПМООС (2018 г.).

Расчеты выбросов ЗВ выполнены с использованием российских методик, утвержденных к применению<sup>68</sup>. Моделирование рассеивания выбросов и расчет приземных концентраций ЗВ выполнены при помощи программы расчета загрязнения атмосферы УПРЗА «Эколог» версии 4.5. Расчет выполнен для летнего периода года с перебором всех направлений и скоростей ветра, характерных для данной местности.

Расчеты загрязнения атмосферы выполнялись в локальной системе координат в расчетной площадке размером 8 000 x 8 000 м, с шагом сетки 250 м.

#### *Имеющаяся информация*

##### **Этап строительства**

Продолжительность строительства комплекса по перегрузке угля составит 32 месяца при круглосуточном режиме производства строительных работ (Отчет по ОВОС).

В проектной документации (Том 8.2.1) указаны следующие основные виды строительных работ, сопровождающихся выбросами загрязняющих веществ:

- Вертикальная планировка территории, строительство подъездных дорог – снятие верхнего плодородного слоя почвы, земляные, буровзрывные, транспортные работы;
- Обследование дна водолазными станциями;
- Дноуглубительные работы в акватории терминала для обеспечения глубины 22.3 м.;
- Строительство причалов и береговых объектов;
- Строительство зданий и сооружений.

Расчеты уровня загрязнения атмосферы выбросами ЗВ выполнены для периода с максимальными выбросами во время одновременной работы строительной техники<sup>69</sup>. Расчеты произведены по 18 ингредиентам (6 твердых; 12 газообразных и жидких) и четырем группам суммации:

Общий объем выбросов ЗВ за весь период проведения строительных работ может составить 434,722730 т, включая 11,054537 т твердых и 423,668193 т жидких и газообразных веществ.

---

<sup>68</sup> Научно-исследовательский институт «Атмосфера» (2017 г.). Перечень методик, используемых в 2018 году для расчета, нормирования и контроля выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух. Утвержден Приказом генерального директора ОАО «НИИ Атмосфера» от 12.12.2017 года.

<sup>69</sup> Перечень техники, оказывающей воздействие на атмосферный воздух, составляет 61 наименование (автомобили грузовые и специальные, плавучие средства, строительная техника и т.д.).



Результаты расчетов, выполненных с использованием российских методик и моделей, показали, что в период выполнения строительных работ на границах ближайших населенных пунктов приземные концентрации ЗВ не превышают 0,1 ПДК максимальных разовых концентраций для воздуха населенных мест, и, следовательно, воздействие на состояние атмосферного воздуха прогнозируется в допустимых пределах.

Однако необходимо отметить, что при расчетах выбросов не учтены залповые выбросы за счет производства буровзрывных работ и образования газопылевых облаков, а также выбросы за счет сжигания порубочных остатков, образующихся при сведении леса. Учет этих выбросов может привести к значительному увеличению общего количества выбрасываемых веществ и возрастанию расчетных приземных концентраций ЗВ.

Утвержденные в РФ нормативы по максимальным разовым концентрациям ЗВ в атмосферном воздухе отличаются от нормативов ВОЗ по времени осреднения измерений (см. **Раздел 5.4.2**), поэтому прямое сопоставление полученных результатов расчетов измерений и нормативов ВОЗ для некоторых ЗВ невозможно.

Оценка воздействия на атмосферный воздух в соответствии со стандартами лучшей практики предусматривает выполнение моделирования с использованием общепризнанных международных моделей (например, AEROMOD, CALPUFF и модель, используемая АОС США для целей нормирования качества воздуха). Такие расчеты необходимы для лучшей сопоставимости результатов моделирования рассеяния выбросов и их оценки в соответствии со сложившейся мировой практикой.

В соответствии с российской практикой, моделирование рассеивания загрязняющих веществ также проводится с целью определения и утверждения размеров санитарно-защитной зоны (СПЗ) (см **Раздел 5.3**), а также оценки рисков для здоровья населения, проживающего в зоне влияния планируемой деятельности.

### ***Этап эксплуатации***

Основными видами деятельности Комплекса по перегрузке угля являются:

- Перевалка угля с железнодорожного транспорта на морской транспорт;
- Технологическое накопление и временное хранение угля на складских площадках;
- Изменение качества угля путем сортировки, смешивания, дробления, усреднения, очистки;
- Оказание услуг по обслуживанию судов, осуществлению операций с грузами.

Режим работы комплекса – круглосуточный, круглогодичный. При осуществлении основной деятельности комплекса, загрязнение атмосферы происходит, в основном, в процессе переработки пылящих навалочных грузов. Кроме этого, выбросы в атмосферу образуются при осуществлении вспомогательных технологических процессов, эксплуатации автопогрузочной техники, тепловозов, морских и вспомогательных судов, проведении ремонтных работ, и заправке техники топливом.



Все узлы транспортной конвейерной системы (ТКС) на которых ожидается максимальное пылевыведение, снабжены устройствами для снижения выбросов угольной пыли – изолирующие кожухи для конвейеров, аспирационное оборудование, уплотнительные прокладки в местах стыковки узлов. Так, очистка пылевоздушной смеси пересыпных станций предусмотрена с использованием рукавных фильтров угольной пыли, максимальная эффективность очистки которых составляет 99.9% (по данным производителя).

По результатам инвентаризации источников выбросов при эксплуатации терминала (том 8.2.1) установлено 123 источника выбросов ЗВ, включая 71 неорганизованный источник выбросов и 52 организованных источника выбросов. В выбросах присутствует 39 загрязняющих веществ, включая 10 твердых, 29 жидких и газообразных соединений. Общий объем выбросов при эксплуатации может составить 187,684646 т/год, включая 56,781582 т/год твердых веществ и 130,903064 т/год жидких и газообразных веществ.

Расчетный объем выбросов угольной пыли составит 53.95 т/год или 28.7% от общего объема выбросов. В соответствии с расчетами, объемы выбросов оксида углерода, диоксида азота, диоксида серы и керосина также будут значительными. Суммарно эти выбросы составляют 93.6% от общего объема выбросов (**Рисунок 5**).



**Рисунок 5. Объемы выбросов загрязняющих веществ на стадии эксплуатации КПУ «Лавна»**

Результаты расчетов рассеивания выбросов, выполненных с использованием российских моделей, показали, что на стадии эксплуатации максимальные приземные концентрации (с учетом фоновых концентраций) на границе СЗЗ и ближайшей жилой застройки по всем ЗВ не превышают ПДК для воздуха населенных мест. Это означает, что на этапе эксплуатации воздействие перегрузочного комплекса на качество воздуха будет допустимым.

В целом, характеристика выбросов в атмосферу и расчеты рассеивания представлены для всех видов работ, выполняемых на площадке терминала.



Проектом предусмотрен комплекс мероприятий по снижению уровней выбросов и их воздействий на жителей ближайших населенных пунктов.

Однако расчеты по российским моделям не могут быть использованы для расчетов рисков для здоровья населения, а также для сопоставления результатов моделирования, выполненных при помощи общепризнанных международных моделей.

Использование наилучших доступных технологий (НДТ) позволит снизить уровни выбросов загрязняющих веществ и воздействия на качество воздуха, связанные с реализацией проекта.

Проект терминала Лавна уже включает технические решения по снижению угольной пыли, такие как системы пылеподавления методом орошения, закрытые конвейеры, аспирационное оборудование и фильтрующие установки выбросов, герметизация стыковочных узлов, установка перфорированных экранов на складах и др.

Кроме этого, раздел проектной документации, посвященный мероприятиям по снижению уровней выбросов, предусматривает, что на всех судах должны быть установлены импортные дизельные двигатели, соответствующие требованиям Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78).

Как уже упоминалось в **Разделе 2.2**, в составе ИТС 46-2017 к концу 2018 года будет утвержден специальный раздел по применимым НДТ в деятельности по перегрузке угля в морских портах. Планируется, что использование НДТ в данной деятельности будет обязательным для морских портов и это условие будет включено в Технический регламент «О безопасности объектов морского транспорта». Следовательно, проект строительства угольного терминала Лавна также должен соответствовать требованиям по применению НДТ в целях сокращения выбросов, сбросов и образования отходов, образующихся в процессе перегрузки угля.

### **Ключевые пробелы**

#### ***Этап строительства***

- Выполненные расчеты выбросов загрязняющих веществ и их концентраций в приземном слое не учитывают выбросы, связанные с осуществлением буровзрывных работ и сжиганием порубочных остатков на проектной площадке;
- Моделирование рассеивания выбросов и расчеты концентраций загрязняющих веществ в приземном слое были выполнены с использованием российских моделей и методик; полученные результаты не могут быть использованы для оценки рисков для здоровья населения на стадии строительства, которая необходима в соответствии с требованиями законодательства. Для того, чтобы получить данные, необходимые для оценки рисков для здоровья населения, следует использовать общепризнанные международные модели.

#### ***Этап эксплуатации***

- Моделирование рассеивания выбросов и расчеты концентраций загрязняющих веществ в приземном слое были выполнены с





использованием российских моделей и методик; поэтому полученные результаты не могут быть использованы для оценки рисков для здоровья населения на стадии эксплуатации, которая необходима в соответствии с требованиями законодательства. Для того, чтобы получить данные, необходимые для оценки рисков для здоровья населения, следует использовать общепризнанные международные модели;

- Проектом не предусматривается использование НДТ с целью снижения выбросов, образующихся в процессе осуществления планируемой деятельности, тогда как использование НДТ является обязательным для обеспечения соответствия как требованиям национального законодательства, так и международным стандартам/лучшей практики.

### **Рекомендации**

Для обеспечения соответствия требованиям Экологической и социальной политики ЧБТР и стандартам лучшей практики рекомендуется осуществить предложенные ниже мероприятия.

Для *стадии строительства* в рамках разработки *Дополнения до ЭСО* рекомендуется:

- Выполнить моделирование рассеивания выбросов и расчеты концентраций загрязняющих веществ в приземном слое с использованием общепризнанных международных моделей (например, AEROMOD, CALPUFF и модель, используемая АООС США для целей нормирования качества воздуха) для того, чтобы получить данные, необходимые для оценки рисков для здоровья населения на стадии строительства.

Для *стадии эксплуатации* рекомендуется:

- В рамках подготовки Дополнения до ЭСО следует выполнить оценку соответствия проекта строительства угольного терминала требованиям НДТ, включая Руководство ЕС по НДТ для сокращения выбросов при складировании товаров и грузов (2006 г.) и российский справочник ИТС 46-2017 «Сокращение выбросов загрязняющих веществ, сбросов загрязняющих веществ при хранении и складировании товаров (грузов)»;
- Выполнить моделирование рассеивания выбросов и расчеты концентраций загрязняющих веществ в приземном слое с использованием общепризнанных международных моделей (например, AEROMOD, CALPUFF и модель, используемая АООС США для целей нормирования качества воздуха);
- На основе полученных результатов моделирования выполнить оценку рисков для здоровья населения на стадии эксплуатации терминала.

## **5.4.5. Шум и вибрация**

### **Имеющаяся информация**

В рамках инженерно-экологических изысканий были проведены измерения только максимальных разовых уровней шума и вибрации в дневное и ночное время с интервалом осреднения не более 20 минут.



В процессе подготовки Отчета по ОВОС расчеты шумового воздействия были выполнены по российским методикам (АРМ «Акустика 3D», версия 3.2.1) для дневного и ночного времени суток.

### ***Этап строительства***

В период проведения строительных и дноуглубительных работ основными источниками шума будут транспортные и строительные машины и механизмы, технические средства флота, дизельные и компрессорные установки, буровзрывные работы. Однако при проведении инвентаризации источников шума и вибрации и расчетов шумового воздействия не были учтены проводимые буровзрывные работы.

Расчеты шумового воздействия выполнены для самого интенсивного этапа строительства (Год 3) для дневного и ночного времени суток. В этот период ведется строительство практически всех основных объектов, с применением максимально возможного количества строительной техники.

Результаты расчетов показали, что полученные значения эквивалентных и максимальных уровней звука в расчетных точках на границах жилой застройки не превышают нормативных значений<sup>70</sup>. Для снижения шумового воздействия разработаны мероприятия, реализация которых снизит степень воздействия шума на ближайшие реципиенты до уровней, не оказывающих неблагоприятное воздействие на население ближайших поселений.

Необходимо отметить, что в Отчете по ОВОС не приведены сведения об источниках вибрации на стадии строительства (буровые, буровзрывные работы и др.) и не выполнена оценка их воздействия на реципиентов (персонал, население ближайших поселений и животный мир окружающих территорий).

### ***Этап эксплуатации***

Источниками шума на этапе эксплуатации терминала будут являться следующие виды деятельности:

- движение флота по акватории причальной зоны;
- движение грузового автотранспорта по территории комплекса;
- работа перегрузочной техники на площадках хранения и перегрузки угля;
- работа систем приточной и вытяжной вентиляции;
- работа трансформаторных и распределительных подстанций;
- движение железнодорожных составов по территории комплекса до участков перегрузки угля.

В результате инвентаризации источников шума выявлено 100 источников (63 источника постоянного шума и 27 источников непостоянного шума).

---

<sup>70</sup> СН 2.2.4/2.1.8.562-96 «Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки».



Расчеты уровней шумового воздействия выполнены для дневного и ночного времени суток. Были рассчитаны значения эквивалентных и максимальных уровней звука для 13 расчетных точек, расположенных на границах СЗЗ и ближайшей жилой зоны поселений Междуречье, Мишуково и Минькино.

В соответствии с ОВОС и ПМООС, основным источником вибрации при эксплуатации угольного терминала является движение железнодорожного состава по территории комплекса. Оценка ожидаемого воздействия вибрации на ближайших реципиентов выполнена с использованием метода существующих объектов-аналогов. В качестве объекта-аналога был выбран участок железной дороги на территории терминала ОАО «Петролеспорт», расположенного в Морском порту «Большой порт Санкт-Петербург». Результаты показали, что на расстоянии до 100 м уровни вибрации превышают предельно-допустимые значения, а на расстоянии свыше 100 м не достигают предельно-допустимых значений<sup>71</sup>.

Поскольку ближайшая жилая застройка расположена на расстоянии около 500 м от подъездных железнодорожных путей и границы СЗЗ перегрузочного терминала также составляет 500 м, не ожидается сверхнормативного воздействия уровней вибрации как на границе СЗЗ, так и на границе селитебных территорий.

В Плане организации строительства (в составе Технико-экономического обоснования 2007 года) указано, что при планировке площадок для строительства объектов будут использованы виброкатки, однако при расчетах уровней вибрации их воздействие не учитывалось.

### **Ключевые пробелы**

- Представленная характеристика источников шума и расчеты их воздействий на стадии строительства охватывает все виды деятельности, за исключением шумового воздействия буровзрывных работ;
- Результаты оценки уровней шумового воздействия на стадии эксплуатации показали, что ожидаемые уровни звука с учетом всех источников шума, выявленных на площадке терминала, не будут превышать нормативные значения, установленные для дневного и ночного времени суток<sup>72</sup>;
- Представленная характеристика железнодорожного транспорта как источника вибрации и проведенное сопоставление с объектом-аналогом достаточны для оценки воздействия как по требованиям законодательства РФ, так и в соответствии со стандартами лучшей практики. Однако в оценке воздействия не учтено воздействие виброкатков, которые будут использоваться на площадке на этапе строительства.

---

<sup>71</sup> СН 2.2.4/2.1.8.566-96. «Санитарные нормы. Производственная вибрация, вибрация в помещениях жилых и общественных зданий»

<sup>72</sup> СН 2.2.4/2.1.8.562-96 «Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки»



### **Рекомендации**

Для обеспечения соответствия требованиям Политики ЧБТР и стандартам лучшей практики на *этапе строительства* рекомендуется осуществить следующие мероприятия:

- В процессе разработки *Дополнения до ЭСО* дополнить выполненные расчеты по распространению шумов с учетом буровзрывных работ, оценить их воздействие на население ближайших поселений и разработать мероприятия по предотвращению и/или смягчению воздействий;
- В процессе разработки *Дополнения до ЭСО* выполнить расчеты вибрационного воздействия на ближайших реципиентов (районы жилой застройки) в период выполнения строительных работ;
- Проводить мониторинг соблюдения установленных санитарно-гигиенических нормативов путем выполнения инструментальных измерений уровней шума и вибрации на границах ближайшей жилой застройки (раз в год).

Для обеспечения соответствия требованиям Политики ЧБТР и стандартам лучшей практики на *этапе эксплуатации* рекомендуется осуществить следующие мероприятия:

- В процессе разработки *Дополнения до ЭСО* дополнить выполненную оценку вибрационного воздействия расчетами по уровню вибрации виброкатков;
- На начальном этапе функционирования терминала следует выполнить инструментальные измерения на всех расчетных точках для сопоставления расчетных и реальных значений уровней вибрации и включить эти измерения в Программу экологического мониторинга;
- Проводить мониторинг соблюдения установленных санитарно-гигиенических нормативов путем выполнения инструментальных измерений уровней шума и вибрации на границах ближайшей жилой застройки (раз в год).

#### **5.4.6. Почвы**

##### ***Имеющаяся информация***

Территория реализации Проекта находится в зоне лесотундры и в зоне тайги. Наиболее характерными для рассматриваемого участка являются подзолистые почвы. Болотные почвы распространены на больших площадях. Они занимают не только впадины, но и широкие плоские равнины, встречаются и на пологих склонах. Большая часть болотных почв территории характеризуется очень кислым, слаборазложившимся торфом.

При проведении инженерных изысканий на проектируемом участке были выполнены почвенные разрезы, отобраны пробы почв и выполнены анализы по следующим показателям: химическим, агрохимическим, радиационным, микробиологическим и паразитологическим. Полученные результаты показали,



что исследованные грунты относятся к категориям «чистые» и «допустимые», поэтому их можно использовать в ходе строительных работ<sup>73</sup>.

По результатам инженерных изысканий были определены участки территории, на которых нужно снимать плодородный почвенный слой (ППС) и толщину снятия (от 10-12 до 18-20 см). Расположение этих участков и общие объемы перемещаемых почв не были указаны в проектной документации. Во время посещения площадки строительства в сентябре 2018 года экспертам Консультанта был показан огороженный участок расположения снятого ППС с высотой бурта около 10 м.

При реализации проектных решений ожидаются следующие основные воздействия на почвы проектной территории:

- техногенные нарушения рельефа и микрорельефа за счет проводимых буровзрывных работ, многократного прохождения тяжелой строительной техники (рытвины, колеи, борозды и др.) и переотложения грунтов;
- полное нарушение структуры почвенного покрова в границах контура земельных участков, ухудшение морфологических, физико-химических свойств, гумусового состояния и окислительно-восстановительных условий почв;
- воздействие выбросов и механическое воздействие строительной техники и технологического оборудования на почвенный покров.

После завершения основных строительных работ Проектом предусматривается благоустройство нарушенных земель на всех участках специализированного порта.

В проектной документации разработаны природоохранные мероприятия, суть которых в основном сводится к соблюдению правил обращения с ГСМ, строительными материалами и отходами. Их выполнение позволит уменьшить воздействия, оказываемые на почвенный покров производственных участков.

В рамках подготовки *Дополнения до ЭСО* следует разработать менеджмент планы для управления деятельностью по обращению с почвами, включая мониторинг их загрязнения, разработку порядка действий при выявлении разливов и т.д.

### **Ключевые пробелы**

- Характеристика почв по типу, составу, санитарно-химическим и радиационным показателям, выполненная по результатам инженерных изысканий, является достаточно полной. Выполненная в ОВОС оценка прогнозных воздействий на этапе строительства на почвенный покров рассматривает все виды воздействий за исключением буровзрывных работ, которые могут влиять на загрязнение почв.

---

<sup>73</sup> В соответствии с СанПиН 2.1.7.1287-03. Санитарные правила и нормы. Санитарно-гигиенические требования к качеству почв. Утверждены Главным государственным санитарным врачом РФ 16 апреля 2003 г.



### **Рекомендации**

- Какие-либо конкретные мероприятия не требуются.

#### **5.4.7. Поверхностные и подземные воды**

##### **Имеющаяся информация**

##### **Воздействие на поверхностные воды на стадии строительства**

В Отчете по ОВОС выделены следующие основные негативные воздействия на водные объекты, связанные с выполнением строительных работ:

- забор воды на хозяйственно-питьевые или производственные нужды;
- загрязнение вод реки Лавна и акватории Кольского залива взвешенными веществами за счет производства дноуглубительных работ и строительства гидротехнических сооружений;
- загрязнение воды нефтепродуктами, поступающими в водную среду при работе судов и технических плавсредств;
- сброс сточных вод, включая хозяйственно-бытовые сточные воды (на береговой территории и на судах), льяльные (нефтесодержащие) воды и поверхностный сток с территории терминала.

Водоснабжение на этапе строительства для обеспечения производственных и хозяйственно-питьевых нужд будет осуществляться за счет доставки воды автоцистернами и привозной бутилированной воды. Суды дноуглубления и технические плавсредства будут снабжаться водой с использованием судов-водолазов.

Общая потребность в воде на производственные нужды в период строительства составляет 4813 м<sup>3</sup>/период, на хозяйственно-питьевые нужды – 1064 м<sup>3</sup>/период.

В проектной документации проведены расчеты объемов сточных вод, образующихся в период строительства, сточных вод с судов и поверхностного стока с территории строительной площадки. Сбор хозяйственно-бытовых сточных и льяльных вод с судов производится с помощью судов-сборщиков.

Поверхностный сток после очистки на локальных очистных сооружениях сбрасывается в акваторию по проектируемому выпуску. Сброс неочищенных сточных вод в акваторию не предусмотрен.

Проектом предусмотрены дноуглубительные и гидротехнические работы (забивка свайных оснований), которые сопровождаются существенным воздействием на морскую среду, рассмотренным в Отчете по ОВОС:

- загрязнение вод взвешенными веществами в результате размыва удаляемого грунта с участка дноуглубления, что приводит к повышению уровня мутности;
- временное и/или постоянное повреждение бентоса.

Дноуглубление включает разработку котлованов под причалы, отсыпку шаландами оградительных дамб, образование карт намыва для отстаивания вод, выемку морского грунта земснарядами и его рефулирование в прудки-отстойники с водосбросными колодцами и др. Отстоянная вода сбрасывается



в акваторию через водоотводы. В проектной документации предусмотрена организация контроля за качеством сбрасываемых осветленных вод.

Работы по дноуглублению и изъятию грунтов сопровождаются замутнением морских вод и уменьшением их прозрачности. В результате могут наблюдаться следующие виды существенных воздействий на морскую биоту (более подробно описанные в **Разделе 5.7.1**):

- ослабление (угнетение) процессов нормального развития бактериопланктона, фитопланктона, зоопланктона и, частично, зообентоса;
- сокращение кормовой базы морских обитателей;
- замедление в условиях недостаточного поступления солнечной энергии развития выметанной икры и мальков;
- возникновение респираторной недостаточности представителей морской фауны.

При осаждении взвешенных веществ из шлейфов замутнения морских вод, происходит отложение твердого материала на дне, сопровождающееся заиливанием зоопланктона и ухудшением кормовой базы морских обитателей.

Для оценки воздействия загрязнения морских вод взвешенными веществами выполнено моделирование распространения шлейфов загрязнения вод при производстве строительных работ с использованием программы «UNICOM Pro». Показано, что основными факторами, определяющими размеры и конфигурацию шлейфов замутненной воды при производстве строительных работ, являются:

- сгонно-нагонные и приливо-отливные течения;
- дрейфовые течения под воздействием продолжительных ветров.

Расчеты также показали, что шлейфы замутнения вод при забивке свайных оснований не существенны и не приводят к образованию летальных концентраций взвесей. В проектной документации не приведены графические изображения шлейфов рассеяния и не приводятся геометрические параметры этих шлейфов.

Для снижения негативного воздействия на качество воды и морскую биоту в проектной документации (том ПМООС) определены следующие мероприятия, позволяющие снизить эти воздействия:

- строгое соблюдение технологии и сроков строительства с замкнутой системой;
- использование установок для мытья колес автотранспорта
- использование при производстве работ судов, имеющих свидетельства о соответствии судов требованиям Конвенции MARPOL 73/78 и сертификаты Морского регистра;
- проведение работ строго в границах отведенной акватории и территории;
- недопущение сброса неочищенных сточных вод в акваторию и др.

Следует отметить, что в проекте заложены природоохранные решения по снижению водопотребления и воздействия на поверхностные воды (замкнутый





цикл водооборота на установке по мытью колес, использование очищенных сточных вод для пылеподавления, использование для транспортировки судов с танками изолированного балласта, что исключает попадание перевозимых грузов в балластные воды и др.).

Необходимо учитывать, что часть объектов будет располагаться в водоохранной зоне, в которой существует ряд ограничений на ведение хозяйственной деятельности.

### ***Воздействие на поверхностные воды на стадии эксплуатации***

В проектной документации (ПМООС) рассчитаны показатели хозяйственно-питьевого и производственного водопотребления – 21892 и 248 068 м<sup>3</sup>/год, соответственно.

На площадке Терминала проектируются следующие водоотводящие сети:

- хозяйственно-бытовой канализации;
- производственно-ливневой канализации.

Все сточные воды поступают на очистные сооружения, однако информация об их устройстве и эффективности очистки отсутствуют. Очищенные сточные воды используются для орошения угля при процессах его разгрузки и перегрузки, их избыток сбрасывается в акваторию. Сброс неочищенных сточных вод не предусмотрен. Сброс неочищенных сточных вод не предусмотрен.

Водоснабжение и водоотведение сточных вод с судов портового флота и грузовых судов осуществляется с помощью судов-водолеев и плавбункеровщиков. Сброс сточных вод с судов в акваторию порта не предусмотрен.

Для предотвращения загрязнения морской среды при сбросе балластных вод, в проектной документации предусмотрено использование грузовых судов с танками изолированного балласта, что исключает попадание перевозимых грузов в балластные воды.

На территории проектируемого объекта не проектируется и не производится очистка балластных танков и их ремонт.

Для безопасной эксплуатации грузовых судов и портового флота предусмотрено соблюдение требований как российского законодательства, так и международных Конвенций (см. **Разделы 2.1 и 2.2**).

### ***Воздействие на подземные воды***

На стадии строительства основные виды воздействий на подземные воды могут заключаться в следующем:

- нарушения гидрологического режима грунтовых вод за счет строительства траншей и котлованов под фундаменты зданий, возможного барражного эффекта (подтопление), а также изменений свойств и строения грунтов;
- загрязнение грунтовых вод за счет проникновения техногенных загрязнений с поверхности (например, проливы нефтепродуктов, неправильное размещение отходов на временное хранение и др.)



В проектной документации (ПМООС) приводится заключение, что при выполнении разработанных технических и природоохранных решений загрязнения подземных вод не ожидается. Поскольку для выполнения анализа пробелов проектная документация в полном объеме не представлена, проверка этого заключения должна быть выполнена в рамках ЭСО.

### **Ключевые пробелы**

- В проектной документации отсутствует некоторая существенная информация, необходимая для оценки воздействий проекта на поверхностные воды, в частности: i) информация о характеристиках установок по очистке сточных вод и показателях эффективности очистки; и ii) количественные показатели состава отстоянных сточных вод в картах намыва, которые сбрасываются затем в акваторию;
- Не представлена информация о фоновых гидрохимических характеристиках и уровнях загрязнения вод реки Лавна. В Отчете по ОВОС не представлен прогноз воздействия строительных работ на экосистемы нижнего течения реки Лавна;
- Заход загрязненных мутных морских вод в устье реки Лавны и выше по течению за счет сгонно-нагонных и приливо-отливных течений и дрейфовых течений под воздействием продолжительных ветров может привести к сокращению и ухудшению кормовой базы, ухудшению условий воспроизводства рыбного населения реки;
- В ПМООС оценка воздействия строительства терминала на подземные воды приведена в сокращенном варианте, а для обеспечения соответствия стандартам лучшей практики нужна более детальная оценка.

### **Рекомендации**

Для достижения полного соответствия со стандартами лучшей практики в рамках разработки *Дополнения до ЭСО* рекомендуется выполнить следующие мероприятия:

- дополнить оценку воздействий результатами выполненного моделирования шлейфов рассеивания взвешенных веществ с указанием прогнозируемых концентраций;
- выполнить оценку воздействия строительных и дноуглубительных работ на речные экосистемы верхних участков реки Лавны;
- необходимо выполнить моделирование шлейфов рассеивания взвесей и прогнозирование общих уровней содержания взвешенных веществ.

## **5.4.8. Отходы**

### **Имеющаяся информация**

К основным источникам образования отходов в период строительства относятся:

- проведение строительных работ;
- обслуживание автотранспорта, спецтехники и оборудования;
- освещение строительной площадки и кают судов;



- очистка поверхностного стока с территории объекта;
- эксплуатация мойки колёс автотранспорта;
- жизнедеятельность строительного персонала и экипажей судов;
- эксплуатация судов;
- проведение землеройных работ;
- извлечение мусора со дна при водолазном обследовании территории.

В период строительства будут образовываться 17 видов отходов общей массой 7980 т/период, I и III-V классов опасностей (по российской классификации). В проектной документации определены места временного накопления отходов и обращение с ними.

Необходимо отметить, что в список отходов не включены порубочные остатки от сведения леса. Компания сжигает эти порубочные остатки, что разрешается в пожаробезопасный период<sup>74</sup> и не является нарушением российского законодательства. Однако в соответствии с лучшей практики и российским законодательством по отходам необходимо, по мере возможности, обеспечивать максимальную утилизацию образующихся отходов. В настоящее время АО Ямалтрансстрой закупает оборудование для измельчения древесных остатков и предполагается, что получаемая щепа будет утилизироваться для благоустройства (озеленения) участка по завершению строительных работ или передаваться по договору, например, коммунальным службам города Колы для выполнения ландшафтных работ.

К основным источникам образования отходов в период эксплуатации относятся:

- перегрузка угля;
- ежедневное обслуживание автотранспорта, техники и оборудования;
- эксплуатация станков;
- техническое обслуживание и ремонт автотранспорта и спецтехники;
- эксплуатация систем внутреннего и внешнего освещения;
- эксплуатация водопроводных очистных сооружений, очистных сооружений оборотного водоснабжения, очистных сооружений хозяйственно-бытовых и производственных и дождевых сточных вод;
- жизнедеятельность людей;
- уборка заасфальтированной территории;
- проведение сварочных работ;
- работа столовой;
- работа фельдшерского здравпункта;
- ремонт технологического оборудования.

---

<sup>74</sup> Правила пожарной безопасности в лесах. Утверждены Постановлением Правительства РФ от 30.06.2007 №417 (ред. от 18.08.2016 г.)



В период эксплуатации терминала будет образовываться 29 видов отходов общей массой 4547 т/год I-V классов опасностей (по российской классификации), из них каменноугольная пыль газоочистки составляет 500 т/год.

Основным воздействием образующихся отходов на этапах строительства и эксплуатации может являться загрязнение площадки и прилегающих территорий, а также акватории залива и дельты реки Лавна. Степень загрязнения зависит от правильного обращения с отходами, их отдельного сбора и своевременного вывоза на полигоны или передачи специализированным организациям как на стадии строительства, так и на стадии эксплуатации. Все процедуры обращения с отходами разработаны в ПМООС в соответствии с российским законодательством.

Технологии разгрузки и перегрузки угля, подавления пылеобразования и другие решения, разработанные в проектной документации, основаны на использовании современных подходов к снижению негативных воздействий на окружающую среду.

Как уже отмечалось в **Разделе 2.2**, использование НДТ в процессе осуществления деятельности по перегрузке угля в морских портах станет обязательным начиная с 2019 года. В связи с этим рекомендуется выполнить оценку соответствия проектных решений требованиям НДТ и внести соответствующие изменения в случае необходимости.

Использование НДТ может способствовать снижению объемов образования отходов и более эффективному обращению с ними. В Отчете по ОВОС не указаны возможные способы утилизации и вторичного использования отходов. Например, существуют способы получения брикетированного или гранулированного топлива из угольной пыли. Использование подобного метода позволит снизить количество отходов на 500 тонн в год (или более 10% от общего объема образующихся отходов) и сократить расходы на размещение угольной пыли на полигонах.

### ***Ключевые пробелы***

В целом, организация обращения с отходами соответствует требованиям действующего российского законодательства и частично соответствует стандартам лучшей практики. Основные отклонения от стандартов лучшей практики заключаются в следующем:

- Отсутствие общего Плана организации обращения с отходами в рамках проекта;
- Предлагаемые проектные решения не учитывают существующие НДТ в области обращения с отходами;
- В проектной документации не рассмотрены все этапы жизненного цикла отходов, образующихся на площадке терминала и не учтены экологические последствия размещения отходов на полигонах.

### ***Рекомендации***

Для достижения полного соответствия со стандартами лучшей практики в области организации обращения с отходами рекомендуется осуществить следующие мероприятия:



- Объединить все мероприятия по мониторингу и смягчению выявленных воздействий обращения с отходами на этапах строительства и эксплуатации в общий План организации обращения с отходами;
- Выполнить оценку соответствия предлагаемых проектных решений и способов обращения с отходами требованиям НДТ с целью определения дополнительных возможностей по снижению объемов образования и размещения отходов на полигонах.

#### 5.4.9. Опасные материалы

##### ***Имеющаяся информация***

В проектной документации на этапе строительства в качестве опасных материалов выделены только нефтепродукты. Взрывчатые вещества, используемые при вертикальной планировке территории, не учтены в качестве опасных материалов.

На этапе эксплуатации в список опасных веществ добавлен также перегружаемый уголь, который является горючим веществом. Угольная пыль также относится к опасным веществам за счет самовозгорания, взрывоопасности и воздействия на слизистые оболочки органов дыхания. В проектной документации дана характеристика возможных аварийных ситуаций, которые могут возникать при использовании нефтепродуктов и образовании угольной пыли. Описаны воздействия опасных веществ на качество воздуха, почвы, природные воды, биологические ресурсы. Разработаны мероприятия по снижению рисков аварийных ситуаций.

Однако следует отметить, что в проектной документации не выполнено определение зон потенциального воздействия, а также выявление и оценка потенциальных воздействий аварийных ситуаций на здоровье людей.

##### ***Ключевые пробелы***

- В проектной документации рассмотрены не все опасные материалы, которые будут использоваться на площадке: отсутствует информация об использовании взрывчатых материалов в процессе вертикальной планировки территории;
- Не выполнен анализ потенциальных производственных аварий на этапе строительства;
- В выполненном анализе потенциальных производственных аварий на этапе эксплуатации отсутствует определение зон потенциального воздействия этих аварий, а также определение и оценка потенциальных воздействий аварийных ситуаций на здоровье людей;
- Характеристика опасных материалов выполнена без их классификации в соответствии с международной системой классификации химических веществ, которая также действует и в России<sup>75</sup>;

---

<sup>75</sup> Система классификации опасных материалов в Российской Федерации определена ГОСТ 32419-2013 «Классификация химических веществ. Общие требования». Эта классификация соответствует Глобальной гармонизированной системе классификации и маркировки химических веществ ООН. Европейская экономическая комиссия ООН, ST/SG/AC.10/30/Ред. 4



- Не предложена программа производственного контроля по содержанию угольной пыли, паров нефтепродуктов и др. в атмосферном воздухе и воздухе рабочей зоны.

### **Рекомендации**

Для достижения полного соответствия со стандартами лучшей практики в области организации обращения с опасными материалами рекомендуется осуществить следующие мероприятия:

- Выполнить анализ потенциальных производственных аварий на этапе строительства с учетом использования взрывчатых веществ и нефтепродуктов; определить соответствующие мероприятия по предотвращению и смягчению воздействий;
- Дополнить анализ потенциальных производственных аварий на этапе эксплуатации информацией о зонах воздействия аварий, а также определением и оценкой потенциальных воздействий этих аварий на здоровье людей;
- Выполнить классификацию всех опасных материалов в соответствии с международными и национальными стандартами и разработать инструкции по обращению с ними в соответствии с требованиями лучшей практики;
- Разработать программу мониторинга качества воздуха в рабочих помещениях и на производственной площадке; к приоритетным загрязняющим веществам, подлежащим мониторингу, должны быть отнесены угольная пыль, пары нефтепродуктов и др.;
- Объединить все мероприятия по мониторингу и смягчению выявленных воздействий обращения с опасными материалами на этапах строительства и эксплуатации в общий План организации обращения с опасными материалами.

## **5.5. Здоровье и безопасность населения**

### ***Имеющаяся информация***

В российской практике ОВОС в отношении здоровья и безопасности населения основной упор делается на установление достаточной санитарно-защитной зоны (ССЗ) для достижения соответствия санитарно-гигиеническим нормативам качества атмосферного воздуха. Кроме того, для объектов I-II класса опасности выполняется оценка риска для здоровья населения в связи с химическим загрязнением атмосферного воздуха для обоснования достаточности размеров санитарно-защитной зоны. Методика оценки рисков для здоровья населения основана на общепризнанных международных принципах и результатах моделирования.

В соответствии с российской санитарной классификацией<sup>76</sup>, терминал по перегрузке угля относится к Классу 2. В Отчете по ОВОС на основании

---

<sup>76</sup>СанПиН 2.2.1/2.1.1. 1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» (новая редакция) с изменениями №1,2,3, 4. В редакции от 25 апреля 2014 г.



выполненных расчетов показано, что размер СЗЗ составляет 500 м и на границах СЗЗ и ближайшей жилой зоны приземные концентрации ЗВ и уровни акустического воздействия не превышают нормативы качества для атмосферного воздуха. Материалы по оценке риска здоровью населения не представлены.

В Отчете по ОВОС выполнена оценка рисков воздействия возможных аварийных ситуаций на окружающую среду, но в ней не учтены потенциальные риски воздействия на здоровье населения.

В ОВОС не представлена социально-экономическая характеристика населенных пунктов в зоне воздействия Проекта, включая тенденции уровня заболеваемости местного населения. По имеющейся информации, на этапе строительства планируется использовать вахтовый метод работы, который предусматривает создание временного строительного поселка, но в Отчете по ОВОС не были рассмотрены потенциальные негативные воздействия на местную инфраструктуру, связанные с присутствием персонала проекта и его взаимодействием с местным населением, которое может быть подвергнуто потенциальным рискам (например, риску заражения инфекционными заболеваниями).

### **Ключевые пробелы**

- Не выполнена оценка риска для здоровья населения в связи с выбросами загрязняющих веществ в атмосферу в процессе работы КПУ;
- Не оценены риски воздействия возможных аварийных ситуаций на безопасность и здоровье местного населения;
- Не оценен потенциальный риск роста уровня заболеваемости инфекционными заболеваниями в связи с присутствием рабочей силы, принимающей участие в реализации проекта, и ее взаимодействием с местными жителями;
- Не оценено потенциальное негативное воздействие на местную инфраструктуру, связанное с присутствием рабочей силы, принимающей участие в реализации проекта, и ее взаимодействием с местными жителями;
- Не оценены временные и/или постоянные воздействия на экосистемные услуги, их качество и/или их утрату на территориях, прилегающих к угольному терминалу.

### **Рекомендации**

В процессе разработки Дополнения до ЭСО рекомендуется выполнить идентификацию и оценку:

- Рисков для здоровья населения, связанных с выбросами загрязняющих веществ в атмосферу в процессе работы КПУ;
- Рисков воздействия возможных аварийных ситуаций на безопасность и здоровье местного населения;
- Потенциального риска роста уровня заболеваемости инфекционными заболеваниями в связи с присутствием рабочей силы, принимающей участие в реализации проекта, и ее взаимодействием с местными жителями;





- Потенциального негативного воздействия на местную инфраструктуру, связанного с присутствием рабочей силы, принимающей участие в реализации проекта, и ее взаимодействием с местными жителями;
- Временных и/или постоянных воздействий на экосистемные услуги, их качество и/или их утрату на территориях, прилегающих к угольному терминалу.

## **5.6. Приобретение земельных участков и вынужденное переселение**

### ***Имеющаяся информация***

Общая площадь территории под размещение объектов и сооружений специализированного порта составляет 108 га <sup>77</sup>.

Общая площадь земли, предоставленной в пользование ООО «Морской торговый порт Лавна», составляет 1 930 115 м<sup>2</sup>. Из них 54 799 м<sup>2</sup> находятся в собственности ООО «Морской торговый порт «Лавна» (приобретены в ипотеку) и 1 875 316 м<sup>2</sup> находятся в аренде. Из арендуемых земель 61 965 м<sup>2</sup> находятся в федеральной собственности, 1 776 353 м<sup>2</sup> находятся в собственности Администрации Кольского района, и 36 998 м<sup>2</sup> принадлежат администрации МО «Междуречье». Все земли относятся к категории «Земли промышленности, энергетики, транспорта и земли иного специального назначения» в соответствии с Земельным кодексом РФ. Планируемый характер землепользования соответствует разрешенному виду, а именно: для строительства угольного комплекса.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что проект строительства КПУ «Лавна» не предусматривает приобретения земельных участков и требования ЧБТР по данному вопросу к нему не применяются.

Вопросы, связанные с изъятием земельных участков, традиционно используемых жителями, но не оформленных надлежащим образом, так же как и вопросы компенсаций за возведенные строения, возникают при реализации ассоциированных проектов (строительство железнодорожной ветки примыкания). Следует отметить, что в рамках российского законодательства компенсации в таких случаях практически никогда не выплачиваются, что не соответствует требованиям и подходам лучшей практики в данной области.

### ***Ключевые пробелы***

- Анализ проектной документации и проведенные обсуждения не дают достаточной ясности по вопросу присутствия не оформленных надлежащим зданием/строений в районе реализации ассоциированных проектов, включая подъездную железную дорогу.

### ***Рекомендации:***

В рамках подготовки Дополнения до ЭСО подтвердить факт отсутствия зданий и строений по маршруту прохождения трассы подъездной железной дороги.

---

<sup>77</sup> ОАО «Ямалтрансстрой» (2018 г.). Перечень мероприятий по охране окружающей среды. Текстовая часть (Книга 1) // Комплекс перегрузки угля в морском порту Мурманск. Проектная документация. 11-10/1-17-OOS8.3.1. Часть 3, Том 8.3.1. Раздел 5.4.1. Землепользование.



## **5.7. Природные ресурсы, биоразнообразие и экосистемные услуги**

### **5.7.1. Флора и фауна**

#### ***Имеющаяся информация***

Характеристика растительности, животного мира и водной биоты участка расположения терминала выполнялась дважды: в рамках подготовки технико-экономического обоснования (ТЭО) в 2006 году и в 2017-2018 гг. Характеристика выполнена как по результатам государственных мониторинговых исследований, так и результатам специальных полевых изысканий, инициированных Компанией (**Раздел 4.1**).

#### ***Растительность***

Особенности рельефа и климата обусловили преобладание в прибрежном районе и устьевой части реки Лавна сообществ северо-таежных сосновых лесов и березовых криволесий. Кроме того, распространены верховые кустарничково-сфагновые болота в долине реки Лавна. Небольшими пятнами представлены приморские сообщества песчаного пляжа и берегового вала.

Проведенные геоботанические изыскания в 2017 году охватывали участок строительства терминала и километровую зону воздействия. Территория характеризуется значительной степенью антропогенной освоенности, здесь расположены селитебные участки, агроценозы, промзоны, развитая сеть дорог, ЛЭП и других коммуникаций. Растительный покров территории также характеризуется высокой степенью нарушенности.

Березовые криволесья занимают почти 60% площади отвода и около 53% все площади изысканий. Травянистые сообщества естественного происхождения занимают крайне незначительную площадь на территории изысканий и в зоне воздействия (4% и 0.6% соответственно). В зоне предполагаемого землеотвода лесотундровые сообщества занимают около 2%. Значительная часть рассматриваемой территории занята растительными сообществами различных нарушенных местообитаний (около 10%). Агроценозы, представленные посевами кормовых трав и огородами занимают 10% территории отвода и 9% всей зоны обследования.

На территории планируемого строительства обнаружены 6 видов растений, внесенных в Красную книгу Мурманской области (редкие виды, встречающиеся на границе своего ареала).

Растительные сообщества Мурманской области богаты ресурсами пищевых и лекарственных дикорастущих видов, к ним относятся грибы и ягоды (черника, брусника, голубика, морошка, клюква). Они активно собираются населением для собственных нужд и сдаются заготовителям.

На обследованной территории наиболее распространена черника, в меньшей степени брусника и голубика. Морошка и клюква встречаются на болотах. Средняя многолетняя урожайность ягод черники составляет около 150 кг/га, брусники – около 100 кг/га, голубики – 100-150 кг/ га, морошки – 100 кг/га. Средняя многолетняя урожайность грибов составляет около 100 кг/га.

На территории Проекта будут иметь место как прямые (уничтожение или повреждение растительности), так и косвенные воздействия (изменение условий произрастания растительных сообществ). Наиболее серьезное воздействие заключается в полном уничтожении естественных растительных



сообществ. На стадии вертикальной планировки территории предотвратить это воздействие невозможно.

В настоящее время уже ведущиеся строительные работы привели к сведению лесных участков и кустарников, уничтожению травяного покрова и снятию почвенного плодородного слоя.

### ***Наземные животные***

Расположение района строительства в суровых климатических условиях, биотопическое однообразие и низкая кормность местообитаний, а также высокий уровень хозяйственной освоенности территории обуславливают относительную бедность видового состава фауны наземных позвоночных животных.

Характеристика животного мира была выполнена по результатам полевых зоогеографических исследований в 2017 г. Выявлены основные типы местообитаний животных в различных ландшафтных условиях; проведен учет видового разнообразия животных в разных типах местообитаний.

В рассматриваемом районе встречаются полевка, ондатра (*Ondatra zibethica*), бурозубки (*Sorex caecutiens*), травяная лягушка (*Rana temporaria*), заяц-беляк (*Lepus timidus*), лиса (*Vulpes vulpes*), горноста́й (*Mustela erminea.*), ласка (*Mustela vison*), лесная куница (*Martes martes*), американская норка (*Mustela vison*), росомаха (*Gulo gulo*), лось (*Alces alces*), белка (*Sciurus vulgaris*) и живородящая ящерица (*Lacerta vivipara*).

### ***Наземные птицы***

Видовое разнообразие орнитофауны территории планируемого строительства относительно невысокое (32 вида, 14 семейств и 7 отрядов). Однако данные по относительному обилию представителей приблизительны и их уточнение требуют специальных исследований. Основу орнитофауны района составляют виды древесно-кустарникового комплекса (дендрофилы), типичные для лесной зоны Кольского полуострова. Наиболее обильны виды отряда воробьиных. Хищные птицы и совы редки. Фауна водно-болотных угодий и открытых пространств (утки, кулики), за неимением подходящих биотопов, бедна в количественном и видовом отношении.

В зоне воздействия проектируемого строительства распространены местообитания, характерные для 2 видов птиц, занесенных в Красные книги РФ и Мурманской области (сапсан (*Falco peregrinus*) и оляпка (*Cinclus cinclus*)). Ни один из видов животных классов млекопитающие, земноводные и пресмыкающиеся, обитающих на территории и в зоне воздействия проектируемого строительства, не включен в Красные Книги РФ и Мурманской области.

Миграционные потоки птиц проходят вне зоны воздействия строительства объектов Комплекса. Ключевые орнитологические территории России (Лапландский биосферный заповедник, Айновы острова, Гавриловский архипелаг) удалены от района строительства на десятки километров.

### ***Морские водоплавающие птицы***

Мониторинг за морскими водоплавающими птицами выполняется с 1999 года Мурманским морским биологическим институтом КНЦ РАН (ММБИ). Результаты мониторинга показали, что несмотря на то, что Кольский залив



относится к так называемым антропогенно «освоенным» водоемам (с постоянно высоким уровнем воздействия фактора беспокойства и антропогенными изменениями трофических условий), его морская авифауна разнообразна и многочисленна. В то же время ее характерной особенностью является бедность видового и количественного состава гнездовой фауны. Фактически акватория залива используется морскими и водоплавающими птицами как район зимовки и миграционных стоянок в период весенних и осенних перелетов и кочевков.

По результатам исследований установлено, что в сентябре-ноябре через акваторию Кольского залива проходит поток мигрирующих морских и водоплавающих птиц. В марте-апреле начинается активный прилет многих дальних мигрантов. Акватория залива находится на некотором удалении от основного русла миграции этих групп птиц, поэтому общая численность мигрантов сравнительно невысока.

### ***Морские млекопитающие***

Видовой состав и численность морских млекопитающих среднего колена Кольского залива охарактеризованы по результатам, судовых териологических наблюдений на акватории залива в период 1996-2005 гг. (ежегодно, во все сезоны), проводимых специалистами ММБИ на протяжении маршрута длиной 1000 км. Приводятся также данные случайных наблюдений с берега в черте города Мурманска.

За период наблюдений в Кольском заливе зарегистрированы представители семейства настоящих тюленей – Phocidae и трех семейств китообразных – Balaenopteridae, Delfmidae, Monodontidae.

Два вида семейства ластоногих и один вид семейства дельфинов являются охраняемыми: занесены в Красные книги Российской Федерации и Мурманской области внесены морская свинья, обыкновенный тюлень; серый тюлень.

### ***Ихтиофауна***

Кольский залив Баренцева моря и река Лавна относятся к рыбохозяйственным водным объектам высшей категории. В Кольском заливе зарегистрировано 50 видов рыб, относящихся к 25 семействам. Самыми многочисленными являются семейства тресковых, камбаловых и керчаковых (по 6 видов). Распространение рыб в пределах Кольского залива практически не изучалось, поэтому списочный состав видов составлен только на основании их отдельных поимок.

Акватории устьевого участка реки Лавна не являются рыбными промысловыми угодьями, но служат частью ареала видов, мигрирующих и обитающих в Кольском заливе. В литоральной и сублиторальной зонах обследованного района обнаружено 6 видов рыб, что составляет 12 % от списочного состава рыб Кольского залива.

### ***Фитопланктон, зоопланктон и бентос***

Исследования водной биоты в Кольском заливе проводятся Мурманским филиалом ФГБУ «Главрыбвод», Полярным научно-исследовательским институтом морского рыбного хозяйства и океанографии им. Н.М. Книповича (ПИНРО), Мурманским морским биологическим институтом Кольского научного центра Российской академии наук (ММБИ КНЦ РАН). В меньшей степени



изучена водная биота реки Лавна в ее устьевой и предустьевой части (исследования ММБИ, 2017 г.).

В составе пелагического альгоценоза идентифицирован 51 вид микроводорослей, представляющих шесть таксонов ранга класса или отдела: Bacillariophyceae, Dinophyceae, Chlorophyta, Euglenophyceae, Chrysophyta, Xanthophyceae. Кроме того, регулярно отмечались сине-зеленые водоросли (Cyanophyta) рода *Oscillatoria* и *Merismopedia*. В ней определены виды пресноводного и морского генезиса.

По данным ФГБУ «Мурманрыбвод» в составе зоопланктона насчитывается более 140 видов и форм, преобладают представители копепод и эвфаузиид, формирующие основную часть биомассы.

Донное население Кольского залива детально изучалась в конце 1990-х годов. В настоящее время в результате антропогенного воздействия состав донного населения в Кольском заливе претерпевает изменения. Однако систематические данные по району предполагаемого строительства отсутствуют.

### ***Воздействие на водные биоресурсы***

Воздействия на биоресурсы и профилактические мероприятия представлены в ОВОС в общем виде. Для более полной характеристики необходим анализ ситуации по материалам проведенных исследований и разработка программы мониторинга водной биоты в зоне воздействия строящегося терминала.

### ***Ключевые пробелы***

- Представленная характеристика растительного и животного мира на территории реализации Проекта и зоне воздействия достаточно полная, хотя и с разной степенью детализации. Особенно это касается характеристики водной биоты, выполненной по результатам нерегулярных исследований в начале 2000-х годов и обновленных при проведении изысканий в 2017 году;
- Оценка воздействия и профилактические мероприятия представлены в ОВОС в общем виде и должны быть в дальнейшем уточнены и детализированы.

### ***Рекомендации:***

В рамках подготовки Дополнения до ЭСО выполнить детальную оценку воздействий проекта на водную биоту и разработать рекомендации.

## **5.7.2. Экосистемные услуги**

### ***Имеющаяся информация***

В представленных документах по Проекту оценка экосистемных услуг отсутствует в связи с тем, что в российской практике выполнения ОВОС соответствующие процедуры не разработаны.

Следует отметить, что в материалах ИЭИ и ОВОС содержатся сведения, которые могут быть в дальнейшем использованы для ориентировочной оценки экосистемных услуг, например, средняя многолетняя урожайность ягодников (черника, брусника, голубика, морозника и клюква) и грибов на территории проекта и в зоне воздействия. Кроме того, можно ориентировочно оценить



утраченные экосистемные услуги за счет утраты сельскохозяйственных земель (посевы, сенокосы), которые были выделены под строительство.

#### **Ключевые пробелы**

- В представленных документах отсутствует оценка экосистемных услуг.

#### **Рекомендации:**

С целью обеспечения полного соответствия со стандартами лучшей практики в рамках подготовки *Дополнения до ЭСО* рекомендуется:

- Выполнить дополнительные исследования, необходимые для оценки экосистемных услуг, характерных для площадки строительства и зоны воздействия;
- Провести оценку экосистемных услуг, в том числе утраченных за счет размещения угольного терминала.

### **5.7.3. Воздействие на ландшафты и визуальные воздействия**

#### **Имеющаяся информация**

Комплекс по перегрузке угля строится на западном берегу Кольского залива в районе устья реки Лавна, между поселками Мишуково и Междуречье. Участок и прилегающие территории уже подверглись значительному антропогенному воздействию: жилые зоны поселков Мишуково, Междуречье и Минькино, строящийся нефтеналивной терминал (южнее угольного терминала), причалы малого и среднего флота, старые строения и др.

В материалах ОВОС оценка эстетического восприятия природных ландшафтов территории и визуального воздействия проектируемого терминала не была выполнена. Прибрежные ландшафты участка расположения терминала можно отнести к рядовым ландшафтам для побережья Кольского залива, не обладающих уникальностью.

#### **Ключевые пробелы**

- В материалах ОВОС не выполнена оценка эстетического восприятия ландшафтов территории и визуального воздействия строительства терминала. Этот пробел необходимо устранить в рамках разработки *Дополнения до ЭСО* и разработать мероприятия по улучшению визуального восприятия территории КПУ и прилегающих участков (демонтаж старых бесхозных строений и причалов, озеленение и др.).

#### **Рекомендации:**

С целью обеспечения полного соответствия со стандартами лучшей практики в рамках подготовки *Дополнения до ЭСО* рекомендуется:

- Выполнить оценку эстетического восприятия ландшафтов территории строительства КПУ;
- Разработать мероприятия по улучшению визуального восприятия территории КПУ и прилегающих участков (демонтаж старых бесхозных строений и причалов, озеленение и др.).



#### 5.7.4. Особо охраняемые природные территории

##### **Имеющаяся информация**

В районе реализации проекта отсутствуют особо охраняемые природные территории, о чем свидетельствует письмо из Министерства природных ресурсов и экологии Мурманской области<sup>78</sup> и письмо из Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Российской Федерации<sup>79</sup>. Перечень особо охраняемых территорий регионального значения представлен в письме Министерства природных ресурсов и экологии Мурманской области<sup>80</sup>.

В соответствии с данными Отчета по ОВОС<sup>81</sup>, ближайшая особо охраняемая природная территория (геологический памятник природы регионального значения «Бараний рог» рядом с озером Семеновское) находится на расстоянии 4.5 км от площадки терминала.

Учитывая значительную удаленность особо охраняемых природных территорий от площадки терминала, реализация проекта вряд ли приведет к каким-либо воздействиям на эти территории, поэтому специальные мероприятия по предотвращению/смягчению этих воздействий не требуются.

Однако, следует отметить, что площадка строительства терминала частично находится в водоохранных зонах побережья Кольского залива и реки Лавна, в которых действует режим ограничения на некоторые виды деятельности.

##### **Ключевые пробелы**

- В Отчете по ОВОС и ПМООС недостаточно детально разработаны мероприятия по соблюдению установленных ограничений на осуществление некоторых видов деятельности в водоохранных зонах. В рамках подготовки Дополнения до ЭСО эти мероприятия должны быть детализированы.

##### **Рекомендации:**

В рамках подготовки Дополнения до ЭСО какие-либо действия не требуются. Все вопросы (если таковые возникнут) должны решаться на национальном уровне.

---

<sup>78</sup> Письмо Министерства природных ресурсов и экологии Мурманской области об отсутствии ООПТ и ТТП на территории проектирования

<sup>79</sup> Письмо Министерства природных ресурсов и экологии РФ об отсутствии ООПТ федерального уровня на территории проектирования

<sup>80</sup> Письмо Министерства природных ресурсов и экологии Мурманской области о наличии ООПТ на территории Кольского района

<sup>81</sup> ОАО Ямалтрансстрой (2018 г.). Оценка воздействия на окружающую среду. Комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск. Проектная документация. Код 11-10/1-17-ООС8.2.



## 5.8. Культурное наследие

### 5.8.1. Материальное культурное наследие

#### ***Существующая ситуация***

В отчете об археологических исследованиях<sup>82</sup> в районе предлагаемого КПУ «Лавна» описывается исторический контекст и фактическое состояние земель, выделенных для строительства терминала, а также результаты полевых исследований. Согласно отчету, была использована следующая методология археологических исследований:

- предварительные архивные и библиографические исследования;
- визуальный осмотр местности;
- проверка пластов обнаженных пород;
- поиск артефактов и/или их останков;
- использование разведочных скважин.

Маршрут был выбран таким образом, чтобы охватить всю территорию предлагаемого Терминала.

Согласно отчету, на территории КПУ «Лавна» не было обнаружено никаких археологических памятников.

Также было проведено исследование участка акватории с целью выявления возможных объектов культурного наследия и неразорвавшихся боеприпасов. Исследование включало следующие работы:

- исследование морского дна сертифицированным водолазом с использованием металлоискателя;
- проведение измерений глубины дна и подготовка топографического плана для морской акватории.

По результатам археологического исследования акватории КПУ «Лавна»:

- в морской акватории не было обнаружено никаких археологических ценностей, включая затонувшие суда;
- все выявленные находки - это отдельные артефакты или группы артефактов, датированные 20-м веком.

В заключении по результатам исследования говорится, что в морской акватории, предназначенной для реализации проекта строительства КПУ «Лавна», не было обнаружено никаких археологических памятников или неразорвавшихся боеприпасов.

---

<sup>82</sup> АКТ по результатам государственной историко-культурной экспертизы научно-технической документации, содержащей результаты исследований, в соответствии с которыми определяется наличие или отсутствие объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия. Подготовлен Государственным экспертом К. Э. Герман, 2018 г.





### ***Ключевые пробелы***

- Информационные пробелы, связанные с материальным культурным наследием, не выявлены.

### ***Рекомендации***

- Не требуется проведения никаких действий.

## **5.8.2. Нематериальное культурное наследие**

Наличие нематериального культурного наследия не рассматривалось в ОВОС. Хотя нематериальное культурное наследие вряд ли присутствует в зоне влияния Проекта исходя из ее истории, необходимы дополнительные исследования, чтобы подтвердить это предположение.

### ***Ключевые пробелы***

- Не изучалось присутствие какого-либо нематериального наследия в зоне влияния Проекта.

### ***Рекомендации***

При разработке Дополнения до ЭСО рекомендуется:

- изучить наличие нематериального культурного наследия в зоне влияния Проекта;
- в случае обнаружения какого-либо нематериального наследия разработать меры по его защите от возможных негативных воздействий, связанных с Проектом.

## **5.9. Коренные народы**

### ***Имеющаяся информация***

Мурманская область – территория традиционного проживания саамов. Саамы (старое название - Лопари) - самый западный из коренных народов Российской Федерации. Это древние жители Кольского полуострова. В Кольском районе зарегистрировано девять саамских общин.

Поселки Междуречье и Мишуково были основаны примерно в 1938 году. Этнический состав местных сообществ не был представлен в Отчете ОВОС; эта информация также не была доступна в открытых источниках.

Присутствие общин коренных народов и традиционная практика использования природных ресурсов вблизи территории Проекта и связанных с ней объектов в Отчете ОВОС не обсуждалась. Несмотря на то, что ввиду местной истории весьма маловероятен тот факт, что на данной территории практикуется традиционное использование природных ресурсов, необходимо обосновать это утверждение.

### ***Ключевые пробелы***

- не было должным образом подтверждено) отсутствие общин коренных народов и традиционного использования природных ресурсов вблизи территории реализации Проекта и связанных с ним объектов.

### ***Рекомендации***

При разработке Дополнения до ЭСО рекомендуется:



- должным образом подтвердить отсутствие общин коренных народов и земель традиционного природопользования в зоне влияния Проекта;

## 6. УПРАВЛЕНИЕ ЦЕПЧКОЙ ПОСТАВОК

Одним из важных аспектов Проекта является закупка товаров и услуг подрядчика, в том числе тех, которые будут предоставлены Генеральным подрядчиком или ЕРС-подрядчиком по проектированию, закупкам и строительству. Российская процедура ОВОС не включает оценку состояния окружающей среды, здоровья и безопасности, а также социальных воздействий и воздействий, связанных с цепочкой поставок.

Организационная структура ООО «Морской торговый порт Лавна» не дает понимания, кто отвечает за работу с подрядчиками.

ОАО «ЯмалТрансСтрой» является ЕРС-подрядчиком, и в данном качестве сможет заключать субподрядные договора на проведение определенных работ (и/или предоставление услуг).

### *Ключевые пробелы*

Предоставленные документы не включают оценку рисков и воздействий в области ООС, СО, ОТ и ПБ, связанных с цепочкой поставок Проекта, находящейся под контролем Компании и Подрядчика. Нет информации о том, как организовано структурное и функциональное взаимодействие между ГТЛК и ООО «Морской торговый порт Лавна», и кто отвечает за работу с подрядчиками и решение вопросов в области ООС, СО, ОТ и ПБ.

Потенциал местных подрядчиков, которые могут быть привлечены для выполнения некоторых работ, не оценивался.

### *Рекомендации*

Для достижения соответствия стандартам лучшей практики рекомендуется нижеследующее:

- создать систему управления и организационную структуру ООО «Морской торговый порт Лавна» с тем, чтобы четко указать, кто отвечает за организацию взаимодействия с ЕРС-подрядчиком и другими подрядчиками по вопросам управления рисками и воздействиями в области ООС, СО, ОТ и ПБ;
- ОАО «ЯмалТрансСтрой» следует внедрить систему управления по вопросам ООС, СО, ОТ и ПБ, связанным с реализацией проекта, процедуры отбора и мониторинга подрядчиков и эффективности их деятельности в области ООС, СО, ОТ и ПБ ;
- разработать общие требования в области ООС, СО, ОТ и ПБ , которые будут включены в стандартное соглашение с подрядчиком и субподрядчиком;
- оценить способность местных подрядчиков и субподрядчиков оказывать определенные услуги для Проекта.

## 7. АССОЦИИРОВАННЫЕ ПРОЕКТЫ: АНАЛИЗ ПРОБЕЛОВ МЕЖДУ ОВОС И ЭСО

Реализация проекта угольного терминала «Лавна» тесно переплетается со следующими тремя связанными проектами с функциональной точки зрения:



- проведение дноуглубительных работ и строительство вспомогательной базы флота, включая навигационную систему;
- строительство железной дороги общего пользования, соединяющей станции Выходной и Лавна (46 км);
- строительство подъездной железной дороги от станции Лавна до Терминала (2,3 км);

Железная дорога общего пользования является частью более масштабного проекта МТУ (см. **Раздел 3.1**). Она предназначена для содействия развитию угольных и нефтяных терминалов на западном побережье Кольского залива. Состав проекта МТУ может быть в будущем расширен с тем, чтобы включить новые компоненты инфраструктуры.

## **7.1. Дноуглубительные работы**

### ***Имеющаяся информация***

Для обеспечения доступа морских грузовых судов к проектируемому КПУ «Лавна» запланировано проведение дноуглубительных работ в Кольском заливе, в морской зоне проекта, прилегающей к наземной территории проекта (**Рисунок 2**).

Дноуглубительные работы рассматриваются как отдельный проект. Согласно Концессионному соглашению<sup>83</sup>, дноуглубительные работы и строительство базы вспомогательного флота, включая навигационную систему, будут финансироваться непосредственно Правительством РФ.

Дноуглубительные работы выполняются в морской зоне Проекта, и их влияние рассматривается в сочетании с последствиями работ по подготовке строительной площадки Проекта, а также других строительных работ. Оценка этих воздействий представлена в Отчете по ОВОС и Плана мониторинга окружающей среды.

В 2019 году планируется внесение изменений в Проект дноуглубительных работ. Будут проведены новые инженерно-экологические исследования.

Чтобы обеспечить соответствие стандартам лучшей практики, этот проект следует рассматривать как часть проекта КПУ «Лавна». Поэтому важно обеспечить оценку, предотвращение и / или смягчение связанных с ним потенциальных воздействий в рамках ЭСО проекта.

### ***Ключевые пробелы***

- В ходе анализа пробелов между ОВОС и ЭСО документация по проектированию и оценке воздействия дноуглубительных работ, соответствующие согласования и разрешения органов ООС, ОТ и ПБ, а также материалы общественных слушаний (если они проводились) не были предоставлены Консультанту. Тем не менее, определенная информация о дноуглубительных работах присутствует в Отчете по ОВОС (2018). Отчет по ОВОС рассматривает часть воздействий

---

<sup>83</sup> Ключевые Условия Концессионного Соглашения о Строительстве и Эксплуатации Объектов Инфраструктуры Мурманского Морского Порты. Утверждено Постановлением Правительства РФ от 1 октября 2018 г. № 2111-р.



дноуглубительных работ на окружающую среду, а именно воздействия на водную геологию, качество морской воды, акустическое воздействие, связанное с работой КПУ и другие).

### **Рекомендации**

Рекомендуется

- пересмотреть Техническое задание на ИЭИ для проекта дноуглубительных работ и обеспечить достаточность проектных исследований для соответствия требованиям лучшей практики;
- в рамках Дополнения до ЭСО выполнить следующие оценки / мероприятия:
  - на основе ИЭИ и проектной документации провести оценку исходного состояния и оценку воздействия на окружающую среду;
  - разработать соответствующие меры по предотвращению, смягчению или компенсации воздействий в соответствии с европейскими / международными стандартами и стандартами лучшей практики;
  - обнародовать информацию (в рамках процедуры обнародования информации по ЭСО) и провести содержательные консультации /

## **7.2. Железная дорога общего пользования Выходной - Лавна**

### **Имеющаяся информация**

Строительство железной дороги общего пользования является частью проекта МТУ и направлено на содействие развитию таких крупных объектов, как угольные и нефтяные терминалы. Проект финансируется Правительством РФ.

Железная дорога имеет протяженность 46 км и предусматривает строительство трех новых станций, семи железнодорожных мостов, автодорожного моста и четырех железнодорожных путепроводов, а также расширение станции Выходной. Проектная документация на все эти компоненты разработана ОАО «ГипроТрансПроект»; по данному вопросу были проведены общественные слушания. Проект моста через реку Тулома был пересмотрен в 2017 году настолько, что это потребовало проведения нового исследования по ОВОС, и 10 февраля 2017 года для обсуждения пересмотренного проекта были проведены общественные слушания<sup>84</sup>.

Первый раунд консультаций с общественностью показал, что жители в районе строительства железной дороги не поддержали проект из-за его экологических последствий и даже организовали кампанию протеста в 2016<sup>85</sup> году. В конечном итоге, когда комментарии заинтересованных сторон были учтены в пересмотренном проекте, проект получил общественную поддержку.

---

<sup>84</sup> Администрация Кольского Района (2017). В Кольском Районе прошли общественные слушания по оценке воздействия на окружающую среду по Проекту Комплексного Развития Мурманского Транспортного Узла // Новости // Официальный сайт Администрации Кольского Района. Доступно по ссылке <https://akolr.gov-murman.ru/news/199782/>

<sup>85</sup> Мы против строительства железной дороги Выходной - Лавна. [группа на VK.com]. Доступно по ссылке: <https://vk.com/public115443162>



Строительство железной дороги началось в 2015 году и должно было быть завершено в 2018 году. Однако из-за нехватки бюджетных средств дата завершения была перенесена на два года вперед.

В соответствии с Концессионным соглашением между ООО « Морской торговый порт Лавна» и Правительством РФ от 1 октября 2018 года ООО «Морской торговый порт Лавна» обязано по возможности оказывать поддержку в общих транспортных операциях железной дороги путем привлечения дополнительных средств для реализации проекта железной дороги общего пользования.

### ***Ключевые пробелы***

- В ходе анализа пробелов консультанту не был предоставлен доступ к проектной документации, содержащей необходимую информацию для проведения оценки экологических, социальных и потенциальных кумулятивных воздействий строительства железной дороги общего пользования.

### ***Рекомендации***

При разработке Дополнения до ЭСО для достижения соответствия стандартам лучшей практики рекомендуется:

- запросить и проверить документацию по проектированию и оценке воздействия, соответствующие согласования и разрешения в области ООС, ОТ и ПБ, а также материалы общественных слушаний;
- определить и оценить связанные с проектом экологические и социальные воздействия в соответствии со стандартами лучшей практики; оценить потенциальные кумулятивные воздействия проектов строительства КПУ «Лавна» и железной дороги общего пользования;
- оценить способность проекта КПУ «Лавна» оказать влияние на проектные решения и процесс взаимодействия с заинтересованными сторонами в проекте строительства железной дороги общего пользования;
- по возможности предложить превентивные или смягчающие меры в соответствии с европейскими / международными стандартами и стандартами лучшей практики для устранения неблагоприятных воздействий проекта, вызывающих обеспокоенность общественности.

## **7.3. Подъездная железная дорога от станции Лавна до Терминала**

### ***Имеющаяся информация***

Уголь будет доставляться на КПУ «Лавна» по подъездной железной дороге от станции Лавна до угольного терминала. Это будет однопутная железнодорожная линия длиной 2,3 км и предлагаемым ограничением скорости 40 км/ч. Строительство подъездной железной дороги финансируется ООО «Морской торговый порт Лавна».

В 2019 году запланировано обновление проектной документации; на этом основании должны быть получены разрешения на строительство.



### **Ключевые пробелы**

- В ходе анализа пробелов ЭСО консультанту не была предоставлена существующая проектная документация на подъездную железную дорогу.

### **Рекомендации**

При разработке Дополнения до ЭСО для достижения соответствия стандартам лучшей практики рекомендуется:

- рассмотреть документацию по проектированию и оценке воздействия, соответствующие согласования и разрешения в области ООС, ОТ и ПБ, а также материалы общественных слушаний (если таковые проводились);
- определить и оценить связанные с проектом экологические и социальные воздействия в соответствии со стандартами лучшей практики;
- по возможности предложить превентивные или смягчающие меры в соответствии с европейскими / международными стандартами и стандартами лучшей практики для устранения неблагоприятных воздействий проекта; особое внимание следует уделить воздействиям, вызывающим обеспокоенность общественности;
- осуществлять взаимодействие с заинтересованными сторонами проекта, включая выявление заинтересованных сторон проекта, проведение содержательных консультаций с ними и обнародование соответствующей экологической и социальной информации по проекту.



## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Научно-исследовательский институт «Атмосфера» (2017 г.). Перечень методик, используемых в 2018 году для расчета, нормирования и контроля выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух. Утвержден Приказом генерального директора ОАО «НИИ Атмосфера» от 12.12.2017 года;
2. Черноморский банк торговли и развития (2016 г.). Экологическая и социальная политика, февраль 2016 г.;
3. Черноморский банк торговли и развития (2018 г.). Информационная политика, 27 марта 2018 г.;
4. Директива Совета 85/337/ЕЕС от 27 июня 1985 года об оценке воздействий некоторых государственных и частных проектов на окружающую среду, с изменениями и дополнениями от 1997, 2003 и 2009 гг.;
5. Европейская комиссия (2006 г.). Комплексное предотвращение и контроль загрязнения. Руководство по наилучшим доступным технологиям сокращения выбросов при складировании товаров и грузов (контроль загрязнения);
6. Европейский парламент и Совет Европейского Союза (2010). Директива 2010/75 / ЕС о промышленных выбросах (предотвращение и контроль комплексного загрязнения);
7. Европейский Банк Реконструкции и Развития (ЕБРР) (2014 г.). Экологическая и социальная политика и требования к реализации проектов.;
8. Европейские принципы в области охраны окружающей среды (ЕПООС), Декларация. 2006 г.;
9. Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) (2018 г.). Экологические и социальные стандарты;
10. Европейская комиссия (2006 г.). Комплексное предотвращение и контроль загрязнения. Руководство по наилучшим доступным технологиям сокращения выбросов при складировании товаров и грузов;
11. Федеральный закон "Об охране окружающей среды" от 10.01.2002 №7-ФЗ;
12. Федеральный закон №52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» от 30 марта 1999 г.;
13. Федеральный закон №73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 25 июня 2002 г.;
14. Федеральный закон №82-ФЗ «О гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации» от 30 апреля 1999 г.;
15. Федеральный закон №104-ФЗ «Об общих принципах организации общин коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации» от 20 июля 2000 г.;



16. Федеральный закон №116-FZ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» от 20 июня 1997 г.);
17. Федеральный закон «Об экологической экспертизе» от 23.11.1995 №174-ФЗ;
18. Федеральный закон №197-ФЗ «Трудовой кодекс Российской Федерации» от 31 декабря 2001 г);
19. Федеральный закон № 219-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон» Об охране окружающей среды »и некоторых правовых актах Российской Федерации (2014 г.);
20. Федеральная служба по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Росгидромет) (2013 г.). Временные руководящие принципы «Фоновые концентрации вредных (загрязняющих) веществ для городов, в которых регулярные измерения загрязнения воздуха не выполняются для 2014-2018»;
21. АКТ по результатам государственной историко-культурной экспертизы научно-технической документации, содержащей результаты исследований, в соответствии с которыми определяется наличие или отсутствие объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия. Подготовлен Государственным экспертом К. Э. Герман, 2018 г.;
22. определена ГОСТ 32419-2013 «Классификация химических веществ. Общие требования»;
23. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ, 1973 г.);
24. Международная финансовая корпорация (МФК) (2012 г.). Стандарты деятельности в области экологической и социальной устойчивости;
25. Международная финансовая корпорация (МФК) (2007 г.). Общее руководство в области охраны окружающей среды, здоровья и безопасности.;
26. Международная организация труда (МОТ) (1989 г.). Конвенция МОТ о коренных народах и народах, ведущих племенной образ жизни;
27. ИТС 46-2017 «Сокращение выбросов загрязняющих веществ, сбросов загрязняющих веществ при хранении и складировании товаров (грузов)»;
28. Администрация Кольского района (2018). ООО «Морской торговый порт Лавна» проведет публичные слушания по материалам ОВОС для перевалочного комплекса «Лавна»;
29. Администрация Кольского района (2017). Общественные слушания по оценке воздействия на окружающую среду для комплексного развития Мурманского транспортного узла;
30. Разрешение на строительство №RU51513307-12 (уточненное) для комплекса перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск, подписанное главой Администрации Кольского района 2 августа 2018 г;
31. Письмо Министерства природных ресурсов и экологии Мурманской области об отсутствии ООПТ и ТТП на территории проектирования;
32. Письмо Министерства природных ресурсов и экологии РФ об отсутствии ООПТ федерального уровня на территории проектирования;





33. Письмо Министерства природных ресурсов и экологии Мурманской области о наличии ООПТ на территории Кольского района;
34. Администрация сельского поселения Междуречье (2018). Паспорт Междуреченского сельского поселения Кольского района Мурманской области;
35. Парижское соглашение об изменении климата;
36. ООО ПИ Петрохим-Технология (2018 г.). Комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск. Отчет об инженерно-гидрометеорологических изысканиях. Пояснительная записка. 11-10/1-17-IE2.5.1. Часть 2. Том 2.5.1.;
37. РД 31.04.17-97. Правила регистрации операций с нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей или для живых ресурсов моря, и их смесями, производимыми на судах и других плавучих средствах;
38. Основные условия концессионного соглашения на финансирование, создание и эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта Мурманск. Утверждены Распоряжением Правительства РФ от 1 октября 2018 г. №2111-р.;
39. Правила пожарной безопасности в лесах. Утверждены Постановлением Правительства РФ от 30.06.2007 №417;
40. Правительство РФ (2008). Постановление № 1734-р. Стратегия развития транспорта Российской Федерации до 2030 года;
41. Правительство РФ (2008). Постановление № 877-р. Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года;
42. Постановление Правительства РФ от 28 сентября 2015 г. №1029;
43. Концепция системы отчетности, мониторинга и верификации выбросов парниковых газов в Российской Федерации, утвержденная постановлением Правительства РФ от 22 апреля 2015 г. №716-р;
44. Приказ Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 г. №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации»;
45. Водный кодекс Российской Федерации" от 03.06.2006 г. №74-ФЗ;
46. Правила расчета численности строительных рабочих для предприятий сферы транспорта и коммуникаций (1965 г.);
47. СанПиН 2.1.7.1287-03. Санитарные правила и нормы. Санитарно-гигиенические требования к качеству почв (2003 г.);
48. СанПиН 2.2.1/2.1.1. 1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» (новая редакция) с изменениями №1,2,3, 4;
49. СН 2.2.4/2.1.8.562-96 «Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки»;
50. СН 2.2.4/2.1.8.566-96. Санитарные нормы. Производственная вибрация, вибрация в помещениях жилых и общественных зданий;



51. ОАО «СОЮЗМОРНИИПРОЕКТ» (2007 г.). План организации строительства // Комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск. Техничко-экономическое обоснование (ТЭО). Том 12;
52. Организация Объединённых Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) (1972 г.). Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия;
53. Организация Объединённых Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) (1992 год) Конвенция о биологическом разнообразии;
54. Организация Объединённых Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) (2001 г.). Конвенция об охране подводного культурного наследия;
55. Организация Объединённых Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) (2003 год). Конвенция об охране нематериального культурного наследия;
56. Европейская экономическая комиссия Организации Объединённых Наций (ЕЭК ООН) (1991 г.). Конвенция об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте;
57. Европейская экономическая комиссия Организации Объединённых Наций (ЕЭК ООН) (1998 год). Конвенция о доступе к информации, участию общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам окружающей среды;
58. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) (2005). Рекомендации по качеству воздуха, касающиеся взвешенных частиц, озона, двуокиси азота и двуокиси серы: глобальные обновленные данные по состоянию на 2005 год;
59. ОАО Ямалтрансстрой (2018 г.). Оценка воздействия на окружающую среду. Текстовая часть (Книга 1)// Комплекс перегрузки угля в морском порту Мурманск. Проектная документация. Код 11-10/1-17-ООС8.2.1. Часть 2, Том 8.2.1;
60. ОАО Ямалтрансстрой (2018 г.). Оценка воздействия на окружающую среду. Приложения – Графическая часть (Книга 2) // Комплекс перегрузки угля в морском порту Мурманск. Проектная документация. Код 11-10/1-17-ООС8.2.2. Часть 2, Том 8.2.2.;
61. ОАО Ямалтрансстрой (2018 г.). Перечень мероприятий по охране окружающей среды (ПМООС). Текстовая часть (Книга 1) // Комплекс перегрузки угля в морском порту Мурманск. Проектная документация. 11-10/1-17-ООС8.3.1. Часть 3, Том 8.3.1



## **ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ОТДЕЛЬНЫЕ КОНВЕНЦИИ МОТ, РАТИФИЦИРОВАННЫЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ**

Конвенция № 14 «О еженедельном отдыхе на промышленных предприятиях», (1921 г.);

Конвенция № 15 «О минимальном возрасте допуска подростков на работу в качестве грузчиков угля или кочегаров во флоте», (1921);

Конвенция № 16 «Об обязательном медицинском освидетельствовании детей и подростков, занятых на борту судов», (1921 г.);

Конвенция № 27 «Об указании веса тяжелых грузов, перевозимых на судах», (1929 г.);

Конвенция № 29 «О принудительном или обязательном труде», (1930 г.);

Конвенция № 32 «О защите от несчастных случаев трудящихся, занятых на погрузке или разгрузке судов», (1932 г.);

Конвенция № 47 «О сокращении рабочего времени до сорока часов в неделю», (1935 г.);

Конвенция № 52 «О ежегодных оплачиваемых отпусках», (1936 г.);

Конвенция № 58 «О минимальном возрасте допуска детей на работу в море», (1936);

Конвенция №. 59 «О минимальном возрасте приема детей на работу в промышленность», (1937);

Конвенция № 81 «Об инспекции труда в промышленности и торговле», (1947 г.);

Конвенция № 95 «Об охране заработной платы», (1949 г.);

Конвенция № 98 «О применении принципов права на организацию и на ведение коллективных переговоров», (1949 г.);

Конвенция № 100 «О равном вознаграждении мужчин и женщин за труд равной ценности», (1951 г.);

Конвенция № 103 «Об охране материнства», (1952 г.);

Конвенция № 105 «Об упразднении принудительного труда», (1957 г.);

Конвенция № 106 «О еженедельном отдыхе в торговле и учреждениях», (1957 г.);

Конвенция № 111 «О дискриминации в области труда и занятий», (1958 г.);

Конвенция № 119 «О снабжении машин защитными приспособлениями», (1963 г.);

Конвенция № 120 «О гигиене в торговле и промышленности», (1964 г.);

Конвенция № 122 «О политике в области занятости», (1964 г.);

Конвенция № 132 «Об оплачиваемых отпусках» (пересмотренная), (1970);

Конвенция № 134 «О предупреждении производственных несчастных случаев среди моряков», (1970 г.);



Конвенция № 137 «О социальных последствиях новых методов обработки грузов в портах», (1973 г.);

Конвенция № 138 «О минимальном возрасте для приема на работу», (1973 г.);

Конвенция № 139 «О борьбе с опасностью, вызываемой канцерогенными веществами и агентами в производственных условиях, и мерах профилактики», (1974);

Конвенция № 142 «О профессиональной ориентации и профессиональной подготовке в области развития людских ресурсов», (1975 г.);

Конвенция №147 «О минимальных нормах на торговых судах», (1976 г.);

Конвенция № 148 «О защите трудящихся от профессионального риска, вызываемого загрязнением воздуха, шумом, вибрацией на рабочих местах», (1977 г.);

Конвенция № 150 «О регулировании вопросов труда: роль, функции и организация», (1978 г.);

Конвенция № 152 «О технике безопасности и гигиене труда на портовых работах», (1979 г.);

Конвенция № 155 «О безопасности и гигиене труда в производственной сфере», (1981 г.);

Конвенция № 156 «О трудящихся с семейными обязанностями» («О равном обращении и равных возможностях для трудящихся мужчин и женщин: трудящиеся с семейными обязанностями»), (1981 г.);

Конвенция № 159 «О профессиональной реабилитации и занятости инвалидов», (1983 г.);

Конвенция № 160 «О статистике труда», (1985 г.);

Конвенция № 182 «О запрещении и немедленных мерах по искоренению наихудших форм детского труда», (1999 г.)





### ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ПЕРЕЧЕНЬ ИЗУЧЕННОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ПРОЕКТУ

- ТЭО. Том 12. Проект организации строительства. ОАО «СОЮЗМОРНИИПРОЕКТ», 2007.
- Основные условия концессионного соглашения о строительстве и эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта Мурманск. Утверждено Правительством РФ от 1 октября 2018 г. 2111-р.
- Проектная документация «Комплекс по перегрузке угля «Лавна» в морском порту Мурманск», АО «Ямалтрансстрой», 2018:
  - Раздел 8. «Перечень мероприятий по охране окружающей среды» (ПМООС):
    - Часть 1. Том 8.1. «Отчет по исчислению размера вреда, наносимого водным ресурсам биологическим ресурсам и среде их обитания». 11-10/1-17-00С8.1;
    - Часть 2. Том 8.2. «Оценка воздействия на окружающую среду» (ОВОС). 11-10/1-17-00С8.2, 2018;
      - Часть 2. Том 8.2.1. «Оценка воздействия на окружающую среду». Книга 1. Текстовая часть. 11-10/1-17-00С8.2.1;
      - Часть 2. Том 8.2.2. «Оценка воздействия на окружающую среду». Книга 2. Приложения. Графическая часть. 11-10/1-17-00С8.2.2;
    - Часть 3. Том 8.3.1. «Перечень мероприятий по охране окружающей среды». Книга 1. Текстовая часть. 11-10/1-17-00С8.3.1;
    - Часть 3. Том 8.3.2. «Перечень мероприятий по охране окружающей среды». Книга 2. Приложения. Графическая часть. 11-10/1-17-00С8.3.2;
    - Отчет. «Моделирование распространения взвеси и донных отложений и расчёт параметров, необходимых для оценки воздействия на водные биоресурсы». ООО «Экосфера», 2018;
  - Часть 2. Отчеты по инженерным изысканиям «Комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск»:
    - Книга 4. «Программа инженерно-экологических изысканий». 11-10/1-17-ПИИ1.4. Том 1.4. 8. АО «Ямалтрансстрой», 2018 г;
    - Книга 5.1 «Отчет по инженерно-экологическим изысканиям. Пояснительная записка». 11-10/1-17-ИЭ2.5.1. Том 2.5.1. ООО «ПИ Петрохим-Технология», 2018 г;
    - Книга 5.2. «Отчет по инженерно-экологическим изысканиям. Приложения». 11-10/1-17-ИЭ2.5.2. Том 2.5.2. ООО «ПИ Петрохим-Технология», 2018 г;
    - Том 2.6. «Отчет о научно-исследовательских археологических работах в виде историко-культурного научного



- археологического обследования (разведки) с целью проведения государственной историко-культурной экспертизы земельного участка и акватории объекта «Комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск». 11-10/1-17-НАО2.6. ООО «НИЦ «Актуальная археология», 2018 г.;
- АКТ по результатам государственной историко-культурной экспертизы научно-технической документации, содержащей результаты исследований, в соответствии с которыми определяется наличие или отсутствие объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия. Подготовлен Государственным экспертом К. Э. Герман, 2018 г.;
  - Том 2.7.2. Отчет по обследованию на наличие взрывоопасных предметов. Акватория. 11-10/1-17-ВОП7.2. ООО «Форпост-Мурман», 2018 г.;
  - Генеральный план расположения объектов Комплекса перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск;
  - Организационная структура управления ООО «Морской торговый порт «Лавна»;
  - Презентация Комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск. ГТЛК, август, 2018 г.;
  - Справка по Проекту строительства терминала «Лавна» в морском порту г. Мурманска. ГТЛК, октябрь, 2018 г.;
  - Исходно-разрешительная документация по проекту:
    - Заключение Федерального агентства по рыболовству «О согласовании осуществления деятельности в рамках проектной документации «Комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск». № 4987-ПС/УО2 от 18.05.2018 г.;
    - Разрешение на строительство № RU51513307-12 (с изменениями) Комплекса перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск. Подписано Главой администрации Кольского района от 02 августа 2018 г., действительно до 22.07.2020 г.;
  - Правоустанавливающие документы на землепользование: Договора аренды на участки 24-25, 184-185, 900-910, 1276, 3494, 3495; Свидетельства о государственной регистрации права собственности №51 АБ 112363 и 51 АБ 112176;
  - Письма уполномоченных органов:
    - Письмо Комитета ветеринарии № 14-03/273-АК от 23.01.2018. «Об отсутствии скотомогильников»;
    - Письмо Управления Роспотребнадзора по Мурманской области № 04/526-18-32 от 15.01.2018. «Об отсутствии скотомогильников»;
    - Письмо Комитета по культуре и искусству Мурманской области №12-05/3557-СЕ от 15.11.2017 г. «О предоставлении информации»;



- Письмо Комитета по культуре и искусству Мурманской области №12-05/847-СЕ от 13.03.2018 г. «О наличии/отсутствии объектов культурного наследия на территории проектируемого объекта»;
- Письмо Министерства природных ресурсов и экологии Мурманской области № 30-05/10733-ДА от 22.12.2017. «О том, что учет охотничьих ресурсов на территории не ведется»;
- Письмо Министерства рыбного и сельского хозяйства Мурманской области № 13-02/282-МГ от 01.02.2018 г. «О рыбопромысловых и рыбоводных участках в границах проектируемого объекта»;
- Письмо Министерства природных ресурсов и экологии Мурманской области № 30–02/10905-ДР от 28.12.2017. «О наличии ООПТ на территории Кольского района»;
- Письмо Администрации Кольского района Мурманской области № 02-12/96-26 от 12.01.2018 г. «Об отсутствии ООПТ и ТТП на территории проектирования»;
- Письмо Министерства природных ресурсов и экологии РФ № 12-47/7415 от 16.03.2018. «Об отсутствии ООПТ федерального уровня на территории проектирования»;
- Письмо-подтверждение ООО «Орко-Инвест» №145 от 15.03.2018. «О приеме отходов 4 класса опасности на городскую свалку»;
- Письмо-подтверждение ООО «Орко-Инвест» №109 от 26.02.2018. «О приеме отходов 3-5 класса опасности на городскую свалку»;
- Письмо Росприроднадзора по Мурманской области № 03/4680 от 18.12.2017. «О наличии лицензионных свалок и полигонов»»
- Справка Мурманского управления по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды № 50/1452 от 28.03.2018. «О фоновых концентрациях загрязняющих веществ в городе Мурманска»;
- **Общественные слушания:**
  - Журнал регистрации участников общественных слушаний по предварительным материалам по ОВОС, 2018 г;
  - Журнал учета замечаний и предложений по предварительным материалам по ОВОС, 2018;
  - Протокол общественных слушаний по предварительным материалам по ОВОС, от 20 марта 2018;
  - Объявления в газете о проведении слушаний:
    - «Вечерний Мурманск» от 13 февраля 2018 года;
    - «Кольское слово» от 15 февраля 2018 год;
    - «Российская газета» от 14 февраля 2018 года;





**ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ДАННЫЕ ПО ЗЕМЕЛЬНЫМ УЧАСТКАМ,  
НАХОДЯЩИМСЯ В ПОЛЬЗОВАНИИ ООО «МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ  
ПОРТ «ЛАВНА»**

Кадастровый номер	Площадь, м <sup>2</sup>	Собственник
51:01:0802001:0001	38000	Кольский район
51:01:1101002:0001	76500	Кольский район
51:01:2207003:0002	90064	Кольский район
51:01:0802001:0008	5400	Кольский район
51:01:0802001:0013	127262	Кольский район
51:01:0802001:0014	579667	Кольский район
51:01:0802001:0015	198255	Кольский район
51:01:1101002:0023	338500	Кольский район
51:01:1101002:0024	16870	Кольский район
51:01:1101002:0025	9478	Кольский район
51:01:0802001:0017	115636	Кольский район
51:01:0802001:0019	51821	Кольский район
51:01:0802001:172	43384	Кольский район
51:01:0803001:139	85516	Кольский район
<b>Итого Кольский Район</b>	<b>1776353</b>	
51:01:0801002:11	31998	МО Междуречье
51:01:0801003:8	5000	МО Междуречье
<b>Итого МО Междуречье</b>	<b>36998</b>	
51:01:0802001:0020	19998	Федеральные
51:01:0802001:0021	41967	Федеральные
<b>Итого Федеральные</b>	<b>61965</b>	
<b>Итого арендуемые</b>	<b>1875316</b>	
51:01:0802001:006	22776	Лавна
51:01:0802001:007	32023	Лавна
<b>Итого в собственности ООО "Лавна"</b>	<b>54799</b>	
<b>Общая площадь</b>	<b>1930115</b>	



Договор аренды земельного участка 900  
Договор аренды земельного участка 901  
Договор аренды земельного участка 903  
Договор аренды земельного участка 904  
Договор аренды земельного участка 905  
Договор аренды земельного участка 906  
Договор аренды земельного участка 907  
Договор аренды земельного участка 908  
Договор аренды земельного участка 909  
Договор аренды земельного участка 910  
Договор аренды земельного участка 1276  
Договор аренды земельного участка 3494  
Договор аренды земельного участка 3495  
Договор аренды земельного участка 24  
Договор аренды земельного участка 25  
Договор аренды земельного участка 184  
Договор аренды земельного участка 185  
Свидетельство о государственной регистрации права собственности 51 АБ  
112363  
Свидетельство о государственной регистрации права собственности 51 АБ  
112176

