

MV Cargo Ltd

Проект: **Строительство нового зернового терминала в порту Южный**



Краткое содержание отчета о природоохранной и социальной обстановке



30 августа 2016 г.

1 Общая информация

Инициатива

Два совладельца крупнейшей украинской группы частных портовых терминалов, ТрансИнвестСервис («Группа ТИС») приняли решение о строительстве нового частного терминала для перевалки зерна («Проект») в порту Южный, Украина. С этой целью они учредили новое юридическое лицо с названием MV Cargo («Компания»). MV Cargo будет сооружать терминал. Проект предусматривает участие компании «Каргилл» («Партнер»), являющейся международной торговой компанией, после окончания строительных работ. Терминал будет представлять собой многоцелевое сооружение, открытое для клиентов третьих сторон в той степени, в какой это будут позволять свободные площади.

Обоснование Проекта

Роль сельского хозяйства в экономике Украины неуклонно повышается в течение последних десяти лет. В 2014 г. Доля сельскохозяйственной продукции достигла 16% ВВП. Объем экспортируемой сельскохозяйственной продукции составил 16,6 млрд долларов США (30,2% всего украинского экспорта), в том числе 6,5 млрд долларов США от экспорта зерновых. Из 28,5 млн тонн выращенной в Украине кукурузы 17,5 млн тонн (61%) были экспортированы. Доля экспорта пшеницы составила 44% всего производства пшеницы, по ячменю – 46%, по сое – 43%. Такие результаты уже вывели Украину на второе место среди крупнейших экспортеров зерна в мире¹.

Несмотря на уже достигнутые показатели, предполагается, что экспорт зерна из Украины будет расти и в дальнейшем благодаря непрерывному повышению урожайности и дальнейшей глобализации сельскохозяйственных рынков. Поэтому необходимость в эффективных перевозках больших количеств зерна важна для Украины. Создание инфраструктуры морской перевалки зерна на рыночной основе способствует дальнейшему росту экспорта зерновых, что жизненно необходимо экономике страны.

Финансирование Проекта и юридическая экспертиза

MV Cargo обратилась к Европейскому банку реконструкции и развития (ЕБРР) и Международной финансовой корпорации (МФК) с просьбой о финансировании Проекта. ЕБРР и МФК в настоящее время рассматривают заявку о финансировании MV Cargo. ЕБРР назначила компанию «Тебодин», Украина, Консультантом («Консультант»), который должен оказать помощь в оценке воздействия проектируемого предприятия на окружающую и социальную среду (ОСС) как часть процесса экспертизы предложенного Проекта. Отчет о природоохранной и социальной обстановке не связан с результатами ОСС, выполняемой Консультантом.

Цель Отчета о природоохранной и социальной обстановке (ОПС)

Целью ОПС является обобщение результатов процесса оценки воздействия на окружающую среду, выполненного применительно к Проекту. ОПС представляет собой обзор, написанный не техническим языком, основных результатов ОВОСа, выполненного по причалу № 25 и терминалу в соответствии с законодательством Украины. Важно отметить, что данный ОПС не содержит всю информацию о Проекте и его возможное влияние, и не задумывался как таковой. По необходимости данный отчет представляет собой краткое описание подробной оценки воздействия, которая приведена в ОВОСах. По этой причине полная информация о любой части ОПС можно получить,

¹ [Украинский агробизнес 2015](#)

обратившись к ОВОСам, имеющимся на строительной площадке Проекта, а также на веб-сайте MV Cargo (www.mv-cargo.com).

ОПС также описывает ряд природоохранных и социальных мер, направленных на смягчение последствий строительства, которые соответствуют стандартам МФК, и MV Cargo планирует внедрить такие меры и контролировать их эффективность.

2 Описание Проекта

Общие положения

Проект предусматривает создание и эксплуатацию на неосвоенной площадке частного зернового терминала мощностью до 5 млн тонн зерна в год. Проект состоит из трех основных компонентов:

1. Строительство и эксплуатация зернового терминала (“Терминал”);
В соответствии с недавно полученными проектными решениями Проект будет состоять из следующих основных сооружений², которые должен разработать MV Cargo:
 - Приемные железнодорожные сооружения (2 точки выгрузки для 2 вагонов, каждая с пробоотборным устройством).
 - Приемные сооружения для автомобилей (6 точек выгрузки грузовых автомобилей, включая прицепы, с помощью автопрокидывателей; 1 точка выгрузки предусмотрена для автомобилей с задней выгрузкой / самосвалов; буферная зона для автомобилей).
 - Складские сооружения для хранения зерна (14 силосов и один склад напольного хранения).
 - Станция очистки и сушки зерна.
 - Транспортировочная сеть элеватора и конвейеры.
 - Судовой погрузчик для погрузки зерна навалом на суда.
 - Площадочные сети (энергоснабжения, освещения площадок, газоснабжения, водопроводы питьевой воды, хозяйственно-фекальные сети, ливневая канализация, канализация, пожарные сети, системы обеспечения безопасности, сети связи).
2. Строительство и эксплуатация причала № 25 (“Причал”).
Проектирование, строительство и дноуглубление у причала № 25 ставят своей целью обеспечить глубину до -16 м при эксплуатационной длине причала 422 м. Такие параметры дадут возможность обрабатывать суда дедвейтом до 100 000 т. ‘ТИС-Гидротехника’ является генеральным подрядчиком строительства причала № 25.
3. Дноуглубление подходного канала к причалу.
Двадцать третьего марта 2016 г. Компания подписала обязывающее Соглашение с Государственным предприятием «Администрация морских портов Украины» (АМПУ). В соответствии с этим Соглашением АМПУ обязалась способствовать строительству терминала, обеспечивая проектирование, осуществление работ и мониторинг необходимых дноуглубительных работ до глубины 16 м с целью соединить причал с внутренним каналом порта Южный.

Расположение площадки Проекта, включая подходные дороги, показано на Рис. 2 Расположение площадок Проекта

Стадия строительных работ Проекта

Береговая часть терминала

До начала основных строительных работ должны быть проведены подготовительные работы. Вертикальная планировка территории предполагает выемку 152 тысяч м³ грунта и засыпку 19 тысяч м³ на площадках под склады.

² Кроме указанных сооружений проектная документация включает в себя второй склад напольного хранения и установку второго судопогрузчика со всем необходимым оборудованием для транспортировки зерна (см. Стадия строительных работ II). Однако, эти сооружения не входят в состав Проекта.

Складские сооружения представляют собой самые крупные береговые строения. Строительство склада напольного хранения размерами 60,0 x 216,0 м потребует забивки свыше 400 свай и 3,4 тысяч м³ бетона. Устройство фундамента под 14 силосов потребует 12,7 тысяч м³ бетона и 710 тонн стали.

Предполагается, что Проект будет введен в эксплуатацию в течение двухлетнего периода, считая с начала строительства.

Сооружение подъездной автомобильной дороги и железной дороги описано в отдельной проектной документации.

Причал

До начала основных строительных работ необходимо выполнить следующие подготовительные работы:

- устроить временные подъездные пути;
- устроить складские площадки ((9,4 тыс. м²) и собрать конструкции и оборудование;
- смонтировать временные здания (бытовые, административные и крытые складские помещения общей площадью 380 м²);
- обеспечить временную подачу электроэнергии и воды (600 м электрического кабеля и водопровод до существующих сетей Группы ТИС).

Для реализации проектных решений по причалу необходимо выполнить следующие работы:

- выемка 715 тысяч м³ грунта из котлована под причал № 25 на площади 7,74 га;
- отвал извлеченного грунта дноуглубления в разрешенную подводную свалку, расположенную в 6,2 км от входа в порт. Площадь подводной свалки 150 га;
- забивка 492 металлических трубчатых свай общей массой 11,5 тысяч тонн;
- установка 841 металлических шпунтин общей массой около 3 тысяч тонн;
- засыпка полостей трубчатых свай и тела причала песком в количестве 313 тысяч м³;
- намыв 4,2 га площади водной поверхности для формирования тела причала.

Работы на берегу будут проводиться с привлечением инженерно-строительной техники, в том числе 5 гусеничных кранов (25 т и 50 т), 4 автокранов (16 т и 25 т), 1 бульдозера, 1 экскаватора, 18 сварочных установок, 3 бетономешалок, 6 грузовых автомобилей (20 т), 1 дизельного свайного молота и прочего оборудования.

Для выполнения строительных работ на акватории у причала будут использоваться 1 одночерпаковый земснаряд, 3 несамоходных баржи, 5 буксиров, 1 понтон с установленными на нем гусеничными кранами (120 т и 160 т), две грузовые баржи и 1 плавкран (16 т).

Предполагаемая продолжительность строительных работ – 2 года.

Проект будет осуществляться на подрядной основе с предоставлением услуг, работ, оборудования и монтажа. В июне 2016 г. MV Cargo заключила договор с компанией ТИС-Гидротехника, которая будет являться генеральным подрядчиком строительства причала и терминала.

Эксплуатационный период Проекта

Сооружения зернового терминала будут построены MV Cargo и, после их завершения, предполагается, что компания «Каргилл, Инк.» - ведущий мировой производитель и трейдер сельскохозяйственной продукции – приобретет 51% доли компании, после чего станет главным клиентом и приступит к эксплуатации терминала и причала.

Терминал предназначен для ежегодной перевалки 5 млн тонн зерновых грузов (пшеница, ячмень, овес, кукуруза, подсолнечника и канолы). Грузовые операции будут вестись в течение круглого года в непрерывном режиме.

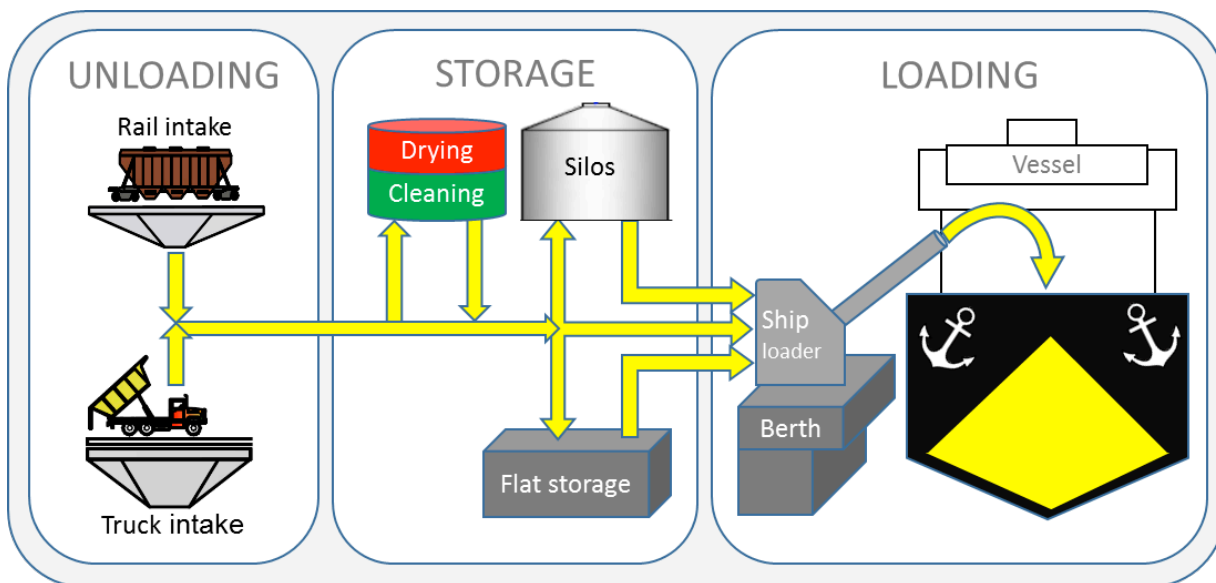


Figure 1 Simplified layout of the key operations of the Terminal

UNLOADING	ВЫГРУЗКА
STORAGE	ХРАНЕНИЕ
LOADING	ПОГРУЗКА
Rail intake	Прием груза с ж-д
Truck intake	Прием груза с автотранспорта
Drying	Сушка
Cleaning	Очистка
Silos	Силосы
Flat storage	Напольное хранение
Vessel	Судно
Shiploader	Судопогрузчик
Berth	Причал

Основные операторы терминала представлены на Figure 1 Simplified layout of the key operations of the Terminal.

Выгрузка

Зерно будет доставляться на терминал автотранспортом и по железной дороге (1-2,5 млн тонн каждым способом). Разгрузка автомобилей будет осуществляться тремя потоками, два из которых будут обеспечивать производительность 550 т/час, а один – 700 т/час. Разгрузка ж-д вагонов будет осуществляться двумя потоками производительностью 1500 т/час каждый.

Хранение

Выгруженное зерно будет транспортироваться ленточными и цепными конвейерами на склад временного хранения. Общая емкость склада (типа «силос») - 210 тысяч тонн. Склад напольного хранения имеет одноразовую емкость 80 тысяч тонн.

Обеспечение приемки некондиционного зерна (с включениями и повышенной влажности) осуществляется за счет сушилок и очистного оборудования. Производительность сушилки составляет 150 т/час при снижении влажности с 18% до 13%. Производительность очистного сепаратора равна 250 т/час.

Погрузка

Погрузка зерна на суда будет осуществляться судопогрузчиком производительностью 2000 т/час.

Максимальные размерения судна:

- длина – 245,0 м;
- ширина – 43,0 м;
- полная грузоподъемность - 100 тысяч тонн;
- чистая грузоподъемность - 95 тысяч тонн.

Предполагается, что на терминале будут работать, приблизительно, 98 женщин и 182 мужчин.

Годовое потребление ресурсов предполагается на следующем уровне:

- Электроэнергия – 10, 000 МВт
- Вода – 6,25 тысяч кубометров
- Газ – 1987,2 тысяч кубометров

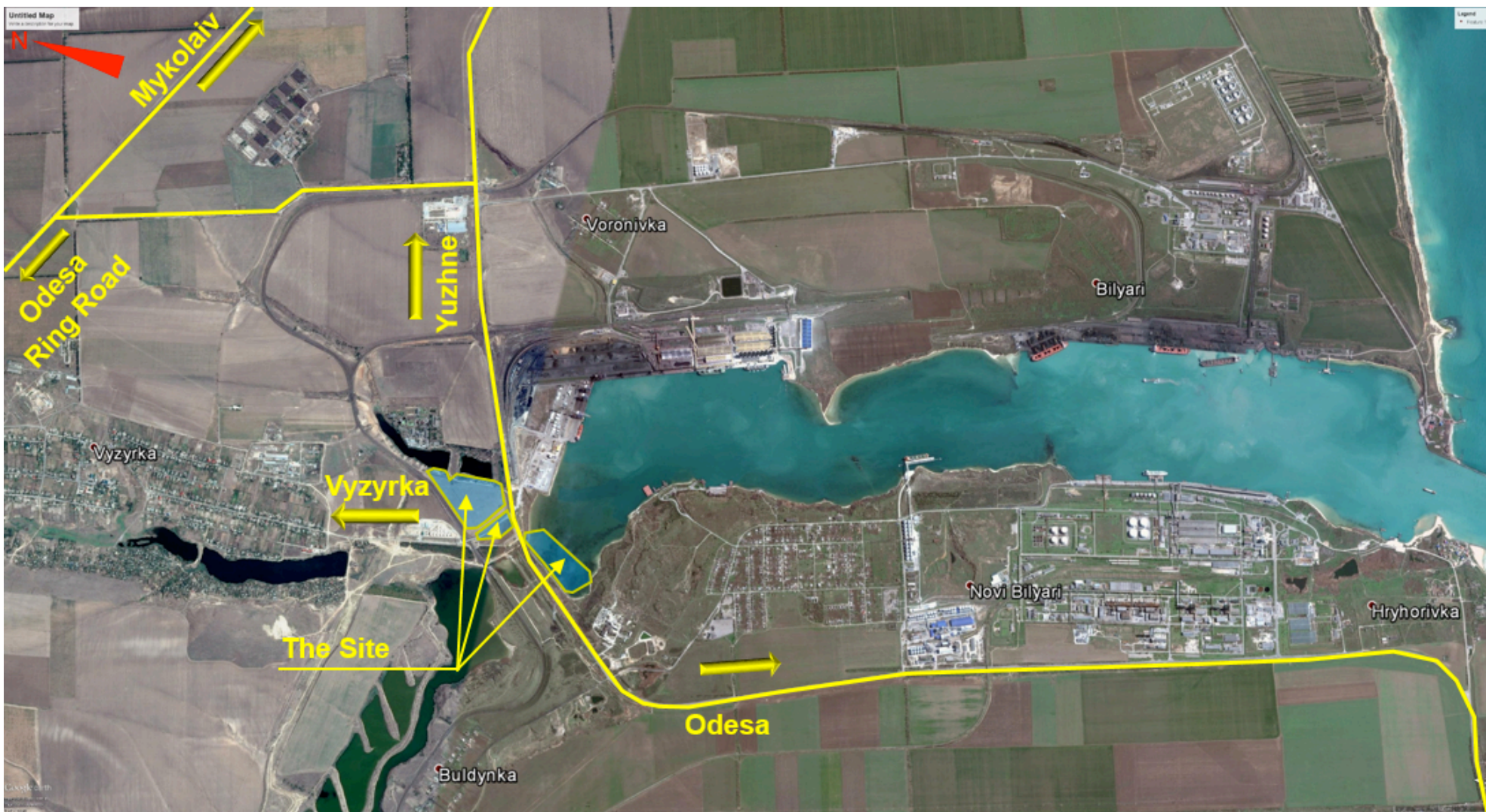


Рис. 2 Расположение площадок Проекта

3 Альтернативные решения

Бездействие

Хотя Проект и приносит некоторые неблагоприятные последствия для окружающей среды (описаны в Главе 6), он также открывает возможности для улучшения социального и экологического состояния.

Прежде всего, вариант бездействия менее выгоден для экономического развития Украины и района г. Южный. Без инициативы по реализации Проекта Украина будет иметь меньше мощностей по экспорту зерна, являющегося ее главным продуктом. Как это описано в Главе 3, национальное потребление не может рассматриваться в качестве альтернативы. Кроме того, товары на экспорт всегда более прибыльны.

Во-вторых, функционирование Проекта обеспечит рабочими местами местных жителей и квалифицированный персонал, проживающий в других районах. Косвенная занятость будет выражаться в сфере обслуживания потребностей компании и ее служащих. В период строительства потребуются материалы и услуги, которые будут, в основном, предоставляться местным компаниями.

Наконец, морской транспорт является наиболее эффективным транспортным средством с учетом потребления топлива и выбросов CO₂.

Альтернативные площадки

Альтернативные площадки не рассматривались, так как Проект располагается в определенном месте Аджалькского лимана. Лиман создает благоприятные условия для безопасной навигации круглогодично. Существующая инфраструктура п. Южный (подходной канал, навигационные средства, бункеровка и пр.) будет использоваться проходящими на терминал судами. Таким образом можно избежать излишних затрат материалов.

Район Проекта уже имеет хорошее автодорожное и железнодорожное сообщение. Близлежащая ж-д станция «Химическая», которая принадлежит и эксплуатируется Группой ТИС, обеспечит доставку зерна по графику на терминал, что обеспечит его нормальную работу.

Расположение других терминалов ТИСа вблизи Проекта облегчает доступ техники и персонала, и позволяет подключить терминал к существующим инженерным сетям.

Близость выбранной площадки к главным сельскохозяйственным районам юга Украины позволяет оперативно доставлять зерно с минимальными затратами топлива.

4 Юридические аспекты и соблюдение законодательства в сфере экологии и защиты общественных интересов

Компания

MV Cargo Ltd является юридическим лицом, осуществляющим строительство терминала. MV Cargo принадлежит ряду физических лиц, владеющих «ТрансИнвестСервис, Лтд.» (ТИС). В соответствии с соглашением с «Каргилл» эта компания приобретет 51% акций и будет эксплуатировать терминал. Совет директоров M.V Cargo примет и будет осуществлять политику «Каргилл» в сфере охраны окружающей среды, здоровья и безопасности во всей ее полноте после пуска терминала в эксплуатацию.

Земельные участки Проекта

Для осуществления Проекта необходимы 11 участков земли общей площадью 28,01 га. Компания приобрела девять таких участков у трех частных владельцев, два других участка были взяты в долгосрочную аренду (49 лет) у Одесской областной администрации согласно договорам аренды от сентября 2011 г. и марта 2010 г.

Законодательство об охране окружающей природной среды и социальное законодательство

Согласно Статье 51 Закона Украины «Об охране окружающей природной среды» ОВОС является обязательной частью проектной документации. Содержание ОВОСа регламентируется государственным строительным стандартом «Структура и содержание оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) в ходе проектирования и строительства заводов, зданий и сооружений» (ДБН А.2.2-1-2003).

В соответствии со Статьей 31 Закона Украины «О градостроительстве» проектная документация, относящаяся к градостроительству, представляющему значительную опасность для окружающей среды, должна проходить государственную экспертизу на достаточность представленной документации, в том числе материалов ОВОС. Положительное решение экспертизы является предварительным условием получения разрешения на строительство.

Согласно Декрету Кабинета Министров Украины «Об утверждении выдачи разрешений на ведение работ на землях Водного фонда» к заявке должен быть приложен ОВОС.

5 Порядок оценки воздействия на окружающую среду

В настоящее время оценка воздействия Проекта на окружающую среду производится следующим образом:

Терминал

- Раздел ОВОС при проектировании береговой части терминала был разработан генеральным подрядчиком проектных работ ООО «Зерновая столица».
- 26.03.2016 г. объявление о намерении (Пояснительная записка к Проекту) и описание экологических последствий осуществления Проекта (резюме ОВОС) были опубликованы в местной газете.
- 31.05.2016 г. Одесский филиал Государственной экспертизы выпустил отчет об экспертизе проектной документации по проекту «Строительство комплекса по перевалке зерна на причале № 25, расположенном на территории сельсовета с. Визирка и на территории поселкового совета с. Новые Биляры (за пределами поселка)». В отчете было подтверждено соответствие стандартам (включая экологические стандарты).
- 14.06.2016 г. Государственная архитектурно-строительная инспекция Украины выдала разрешение на строительство.

Причал

- Компания «Inros Lackner SE» спроектировала причал № 25. Последующая адаптация к строительным нормам Украины была выполнена украинским подрядчиком ООО «ГТ Проект Украина». Раздел ОВОС проекта причала был подготовлен дипломированным разработчиком ОВОС С. Джеджорой (свид. № АР №009193).
- 30.04.2016 г. объявление о намерении (Пояснительная записка к Проекту) и описание экологических последствий осуществления Проекта (резюме ОВОС) были опубликованы в местной газете.

- 30.05.2016 г. Государственная экспертиза выпустила отчет об экспертизе проектной документации по проекту «Строительство причала № 25». В отчете было подтверждено соответствие стандартам (включая экологические стандарты).
- 14.07.2016 г. Государственная архитектурно-строительная инспекция Украины выдала разрешение на строительство причала № 25.

Дноуглубительные работы (относящиеся к причала)

- 30.03.2016 г. Министерство охраны окружающей среды и природных ресурсов Украины одобрило положительное решение Государственной экспертизы по разделу ОВОС проекта площадки отвала грунта.
- 16.08.2016 г. Министерство охраны окружающей среды и природных ресурсов Украины выдал разрешение на производство работ на землях Водного фонда (выемка и отвал грунта).

Дноуглубление подходного канала

- Проект принадлежит Администрации морского порта Южный. Технично-экономическое обоснование всего объема дноуглубления в порту (включая подходной канал к причалу № 25) было подготовлено Государственным проектно-изыскательским и научно-исследовательским институтом морского транспорта «ЧерноморНИИпроект». Проект содержит раздел ОВОС.
- Согласно полученной от Компании информации технико-экономическое обоснование прошло Государственную экспертизу и было представлено Кабинету Министров Украины (КМ) на утверждение. После решения КМ Администрация морского порта Южный сможет объявить тендер на разработку рабочего проекта дноуглубления подходного канала к причалу № 25.
- В соответствии с Соглашением между Компанией и Государственным предприятием «Администрация морских портов Украины» (АМПУ) тендер будет проведен в августе-октябре 2016 г., а дноуглубительные работы начнутся в ноябре 2016 г. и завершатся в феврале 2018 г.

6 Краткое описание оценки экологических и социальных характеристик

Качество воздуха

Исходное состояние

Согласно сообщению Гидрометцентра Черного и Азовского морей результаты мониторинга качества окружающего воздуха говорят о том, что концентрация загрязнений в воздухе значительно ниже максимально допустимых концентраций (ПДК), установленных «Государственными санитарными правилами охраны атмосферного воздуха», принятыми Министерством здравоохранения Украины 9.07.1997 г.:

- Пыль – 0,05 мг / м³ (0,1 ПДК)
- Двуокись серы - 0,02 мг / м³ (0,04 ПДК)
- Двуокись азота – 0,008 мг / м³ (0,09 ПДК)
- Окись углерода – 0,4 мг / м³ (0,08 ПДК)

Основные факторы влияния строительства

В период строительства объекта имеет место лишь временный характер воздействия на окружающую среду. Будут существовать следующие источники выбросов:

- Выбросы пыли во время выемки грунта и погрузочных работ с примесью песка, дробленого камня и асфальта.
- Выбросы окисей азота, сажи, двуокиси серы, окиси углерода, бензопирена, формальдегида и керосина в результате работы дизель-генераторов.

- Сварочные работы, при которых образуются выбросы железа, марганца, кремния, неорганических соединений фтора, фтористого водорода, оксиды азота, окиси углерода и взвешенных твердых частиц.
- Выбросы железа, марганца и их соединений, окислов азота и окиси углерода в результате газовой резки.
- Диметилбензол (ксилол), метилбензол (толуол), бутилацетат, ацетон, уайт-спирит и взвешенные частицы, образующиеся при окраске.
- Выбросы от транспортных средств и строительных машин (оксиды углерода, оксиды азота и неметановые органические соединения).

Основные факторы влияния эксплуатации

На территории терминала будут существовать 103 источника выброса загрязняющих веществ.

Расчет рассеивания вредных веществ с учетом фоновых значений и определение концентраций на уровне земли показывают, что концентрации загрязняющих веществ не превышают ПДК при их осаждении в любой точке нормативной санитарной защитной зоны. Влияние вредных веществ на атмосферный воздух остается в пределах ПДК.

На территории причала источники выброса загрязняющих веществ отсутствуют.

Меры по снижению уровня загрязнения

MV Cargo разработает, внедрит и будет способствовать выполнению Плана управления окружающей и социальной средой (ПУОСС), который будет соответствовать ОВОСУ Проекта, законодательству Украины и требованиям МФК, а также планам управления выбросами в воздушную среду и борьбы с пылением, и всем иным планам контроля состояния окружающей среды.

Составной частью плана борьбы с выбросами в воздушную среду и пылением MV Cargo видит конкретные технические характеристики мероприятий по управлению состоянием воздушной среды, которые учтены при окончательном проектировании причала и терминала, и относятся к эксплуатационной стадии Проекта – все эти меры направлены на соблюдение требований законодательства Украины.

В период эксплуатации, в соответствии с Налоговым кодексом Украины, экологический налог на выбросы в атмосферу будет рассчитываться на основе фактических работ и оплачиваться в установленном законодательством порядке.

Шум и вибрация

Исходные данные

Каких-либо данных о фоновом уровне шума в районе осуществления Проекта не имеется, поэтому акустическое воздействие рассчитывалось согласно методологиям.

Основные факторы влияния строительства

Расчетный уровень шума от производства строительных работ на причале будет составлять около 95,6 дБа. Соответственно, уровень шума в ближайшем жилом районе, расположенном в 980 м от площадки строительства причала составит около 52,6 дБа.³

Кроме того, расчетный уровень шума на территории терминала в период строительства будет составлять около 95,6 дБа. Уровень шума в ближайшем жилом районе, расположенном в 930 м от площадки строительства причала составит около 68,2 дБа.⁴

³ ОВОС причала № 25

⁴ ОВОС терминала

Расчет шума в ОВОСе в период строительства Проекта рассчитывается по наихудшему сценарию. Однако, в период производства строительных работ генеральный подрядчик осуществит следующие мероприятия по сокращению шума от строительства терминала и причала, что предусмотрено в ОВОСах:

- Монтаж оборудования на виброизоляционных материалах (снижают шумность до 3,0-4,0 дБа)
- Использование изолирующих кожухов на электродвигателях оборудования (снижают шумность до 2,0-3,0 дБа)
- Ограничение скорости движения (снижают шумность до 5,0-6,0 дБа)
- Установка знаков запрета на звуковые сигналы
- Установка барьеров по периметру строительной площадки (снижают шумность до 7,0-9,0 дБа)

Согласно ОВОСу осуществление перечисленных мероприятий по снижению шума снизит уровень шума до 22 дБа. В результате, расчетные уровни шума от работ на территории причала в период строительства будут составлять около 30,6 – 35,6 дБа, а от работы на территории терминала в период строительства – 46,2 – 51,2 дБа⁵.

Основные факторы влияния при эксплуатации объектов

Расчетный уровень шума в процессе эксплуатации проектируемого причала будет составлять около 82 дБа. Соответственно, уровень шума в ближайшем жилом районе, расположенном на расстоянии 980 м от причала, будет составлять, приблизительно, 26,3 дБа.

Расчетный уровень шума на территории терминала в процессе эксплуатации составит около 114,2 дБа. Соответственно, уровень шума в ближайшем жилом районе, расположенном на расстоянии 930 м от терминала, составит около 68,8 дБа. MV Cargo разработала комплекс мероприятий по снижению шумности так, что эти уровни соответствовали стандартам Украины⁶. Достаточность таких мероприятий была подтверждена Государственной экспертизой. Таким образом, эксплуатация сооружений не создаст негативное шумовой воздействие на окружающую среду и не будет негативно влиять на социальные условия жизни и отдыха людей.

Меры по сокращению влияния шума и вибрации

- MV Cargo разработает и внедрит эффективный план контроля шума и вибраций в соответствии с ОВОСом на причал и терминал, нормативными требованиями Украины и требованиями охраны окружающей среды, здоровья и безопасности МФК, относящимися к мероприятиям по снижению шума и вибрации.
- MV Cargo разработает эффективный механизм рассмотрения жалоб до начала строительства.

Геологические условия и грунтовые воды

Исходное состояние

В структурном и тектоническом отношении площадка Проекта расположена в юго-западной части Черноморской впадины. Геологическая структура площадки терминала была исследована до глубины 30 м и образована четвертичными эоловыми дилювиальными лессовидными суглинками и супесями, иловатыми глинами и глинами, подстеленными залежами Меотических песков и глин. На поверхности лежит растительный грунт.

⁵ В соответствии с Государственными санитарными правилами планирования и строительства жилых населенных пунктов (принятыми Министерством здравоохранения Украины 19.06.1996 г.), максимальные допустимые уровни шума в жилых районах составляют 70 дБа в дневное время и 60 дБа в ночное время.

⁶ Достаточность мероприятий по снижению шумности, разработанных MV Cargo, была подтверждена Государственной экспертизой Украины.

Первый водоносный слой располагается на глубине 5,4 – 5,6 м в илистых глинах и лессовидной твердой супеси. В средней части склона уровень грунтовых вод находится на глубине 9,5-13,8 м в слое глины. Соответственный водоупорный слой сложен глиной. Грунтовые воды имеют хлористо-натриевую-магниевую природу и соленость 10,5-10,6 г/дм³.

Геологическая структура района причала исследована до глубины 40 м и представлена суглинками, морскими илами, легкими илистыми глинами, известняком и ракушечником.

Грунтовые воды находятся под легким давлением и гидравлически связаны с водами Малого Аджалыкского лимана.

Основные факторы влияния строительства

Зерновой терминал:

- Выемка грунта – 172 877 м³;
- Отсыпка грунта – 19 340 м³;
- Излишний грунт: 81 563 м³.

Грунт и растительность (без плодородного слоя) в той мере, в какой они необходимы для благоустройства, укрепления склонов с последующей посадкой травы будут храниться в непосредственной близости от места производства работ, а излишний грунт будет транспортироваться грузовым транспортом в близлежащие районы по согласованию с землепользователями.

Какого-либо влияния на грунт оказываться не будет.

Причал № 25: Причал будет сооружен на искусственно намывтой территории, выделения дополнительного участка земли не требуется. Какого-либо влияния на грунт оказываться не будет.

Основные факторы влияния при эксплуатации объекта

При эксплуатации может иметь место загрязнение от проливов топлива из транспортных средств и строительных машин.

Меры по сокращению влияния строительства

Извлеченный в период строительства грунт будет складироваться у границы площадки Проекта и позднее использоваться для планирования участка.

Предполагается осуществить следующие меры:

- MV Cargo подготовит план работы с грунтами и грунтовыми водами.
- MV Cargo подготовит аварийный план действий на случай разлива нефтепродуктов и химических веществ.
- Срез грунта и устройство обвалования из супеси и суглинка.
- Устройство автодорог и подъездов ко всем проектируемым зданиям и сооружениям.
- Посадка деревьев и кустарников.
- Организация технологического участка в пределах зернового терминала с прочным мощением и системами дренажа и отвода ливневой канализации.

Управление водопользованием и отведением сточных вод

Исходное состояние

Район Проекта располагается между реками Днест и Днепр на берегу Малого Аджалыкского лимана. Открытое широкое устье лимана приводит к почти идентичному гидрохимическому состоянию воды в этом участке. Результаты долгосрочных полевых исследований подтверждают, что основные гидрохимические характеристики воды существенно не менялись и повторяют, в общих чертах, динамику гидрохимических показателей воды в северо-западной части Черного моря вблизи участка производства работ. Обследованную площадь Черного моря можно классифицировать как

искусственно эвтрофицированную и характеризующуюся высоким содержанием питательных веществ с преобладанием органических форм.

Основные факторы влияния строительства

В период строительства терминала вода будет требоваться для следующих целей:

- техническая вода – 15 м³/смену;
- питьевая вода для бытового использования – 6 м³ в сутки;
- канализационные воды – 6 м³ в сутки;
- вода для пожаротушения - 20 л/с.

В период строительства причала вода будет требоваться для технологических нужд (1,97 л/с) и для бытовых нужд (0,37 л/с). Потенциально отрицательное воздействие на морскую воду может иметь место в процессе производства строительных работ только в случае, если предписанные меры по сокращению вредного воздействия и процедуры, описанные в планах по охране окружающей среды и социальным мерам, не будут выполняться и/или в случае возникновения аварийных ситуаций.

Основные факторы влияния при эксплуатации объекта

В период строительства терминала планируется смонтировать систему водоснабжения для бытовых нужд и пожаротушения, систему сбора и очистки бытовых стоков и систему ливневой канализации.

Какое-либо влияние на грунтовые и поверхностные воды (в том числе 6,1 га, занятые под сооружениями и 4,8 га наружного мощения) будет отсутствовать, так как на всей используемой для работы территории предусмотрено устройство системы сбора и очистки ливневых стоков.

Для эксплуатации причала потребуются 36 м³ воды в сутки для бытовых нужд и пожаротушения. В период эксплуатации влияние на окружающую водную среду предполагается во время ежегодных работ по удалению донных осадков для поддержания глубины у причала.

Меры по сокращению влияния последствий строительства

Для защиты морской воды в период строительства требуется обратить особое внимание на предотвращение сброса строительных отходов и попадания нефтепродуктов, масел и сточных вод в морскую воду.

Приемка нефтесодержащих вод, бытовых стоков и мусора с плавсредств с их последующим удалением со строительной площадки будет обеспечена вблизи от сооружаемого объекта.

С целью защиты грунтовых и поверхностных вод от загрязнения ОВОС требует осуществить на площадке следующие инженерные мероприятия:

- генеральный подрядчик Проекта должен:
 - устроить станцию очистки колес и сбора шлама у выезда со строительной площадки;
 - предусмотреть на строительной площадке передвижные туалеты;
 - обеспечить сбор бытовых сточных вод в герметичные емкости в период строительства;
 - обеспечить регулярный сбор канализационных и бытовых стоков со строительной площадки лицензированным подрядчиком;
 - обеспечить систему сбора и очистки ливневых стоков.
- MC Cargo разработает и осуществит водохозяйственный план.
- MC Cargo разработает и осуществит план управления обработкой сточных вод.
- Сооружения Проекта будут подсоединены к системам Контейнерного терминала «ТИС» и

- MV Cargo разработает, осуществит и будет контролировать выполнение плана управления грунтовыми водами на площадке и плана управления сточными водами в ходе строительства и эксплуатации Проекта.

Дноуглубление (для причала № 25)

Предполагается, что объем извлеченного материала дноуглубления у причала к концу строительства достигнет, приблизительно, 714 тысяч куб. м.

Основные факторы влияния дноуглубления

- влияние на планктон и бентос, вызванное удалением грунта и образованием мутности во время выемки грунта под котлован и сброса грунта в море в подводный отвал;
- влияние на планктон, вызванное образованием мутности при забивке металлических трубчатых свай, шпунтин, заполнением полостей свай и тела причала песком;
- намывом грунта на 4,2 га площади водной поверхности для образования тела причала.

Влияние гидротехнических работ на морскую среду непосредственно ведет к уничтожению биоценозов в пределах района дноуглубления и сброса грунта, и косвенно – к нарушению донных отложений в зоне работ и прилегающей водной акватории. Последний фактор приводит к заилению донных организмов, кратковременному уменьшению биомассы планктона вследствие понижения освещенности и повышению концентрации загрязнителей в воде в результате десорбции из поверхностного слоя донных отложений. Отрицательное влияние работ на экосистему северо-западной части Черного моря и Малый Аджалыкский лиман приведет к изменению теплопроводности, оптических свойств воды, ухудшению условий дыхания гидробионтов и механическим травмам, иногда смертельным, целого ряда видов.

Нанесенный ущерб живым водным ресурсам в ходе работ связан с гибелью питательных организмов для рыб в результате:

- полной гибели донных биоценозов в пределах участка дноуглубления и сброса грунта в отвал;
- частичного заиления донных сообществ на прилегающих водных участках;
- гибели фито- и зоопланктона в пределах зоны высокой техногенной мутности, образующейся в ходе работ;
- отделения части акватории лимана.

Основные факторы влияния ремонтного дноуглубления

В период эксплуатации ожидается, что влияние на водную среду будет сказываться во время ежегодно проводимого ремонтного дноуглубления – удаления донных осадков для поддержания глубины у причала. Предполагаемый объем таких осадков составляет около 40 000 м³/год.

Меры по сокращению влияния последствий дноуглубления:

Сброс материалов дноуглубления должен быть концентрированным, что значительно сокращает площадь нанесения ущерба, наносимого донным биоценозам.

Для уменьшения негативного воздействия предусмотрен ряд мероприятий, в том числе:

- Подготовительные работы (взвешенный выбор района отвала, оборудования, отвала грунта в строгих границах подводной свалки, соблюдение последовательности операций при сбросе грунта).
- Меры безопасности (исследование дна и исключение возможности присутствия взрывчатых веществ и опасных предметов, соблюдение мер безопасности, ограничение производства работ в период неблагоприятных погодных условий).
- MV Cargo разработает план проведения дноуглубления и план контроля дноуглубления до начала дноуглубительных работ. Эти планы будут соответствовать требованиям

законодательства Украины и разделу Материалы дноуглубления Рекомендаций Группы Всемирного банка по охране окружающей и социальной среды для портов и терминалов. Планы также должны содержать мероприятия по смягчению влияния на качество воды. В планах определяются сезонные ограничения, если они имеют место, которые уделяют особое внимание рыбным ресурсам. Требуемые меры по мониторингу и управлению будут включать в себя мониторингу течений, качества воды, пляжей и банок, а также безопасности судоходства.

- Компенсационные мероприятия (экологический налог на загрязнение морской среды в результате образования чрезмерной взвеси веществ во время проведения гидравлических работ).
- Комплексный экологический мониторинг и разработка мероприятий по минимизации антропогенного воздействия.

Ликвидация твердых отходов

Исходное состояние

В ОВОСе не указано.

Основные факторы влияния строительства

В период строительства терминала и причала будут образовываться следующие твердые отходы (их количество рассчитано для всего периода строительства):

Тип отходов	Класс опасности	Объем, т
Отходы железобетонных конструкций, металл, стальные перила	4	2 000
Смешанные промышленные строительные отходы	4	780
Смешанные бытовые отходы	4	437 332
Гравий, битый камень, песок, доломитовый порошок, заполнители, строительный гипс	4	240
Битые кирпичи, стенные блоки	4	20
Ветошь	3	13,98
Использованная металлическая тара	4	3,15
Отходы и некачественная дорожная эмульсия	3	2,4
Песок, использованный для сбора проливов нефтепродуктов	3	1,4

С учетом классов образующихся отходов и того факта, что они должны передаваться специализированным лицензированным компаниям, строительные отходы не будут оказывать негативного воздействия на окружающую среду.

Основные факторы влияния в процессе эксплуатации

В ходе эксплуатации терминала будут образовываться следующие виды отходов:

Тип отходов	Объем, т/год	Утилизация
Ветошь	3,92	Ликвидация подрядчиком
Отходы от очистных сооружений очистки ливневых вод	77,12	Передача для засыпки согласно контракту
Песок, использованный для сбора проливов нефтепродуктов	1	Ликвидация подрядчиком
Использованная или испорченная одежда	1,5	Повторное использование в качестве ветоши
Стеклянная тара и битое стекло	0,06	Ликвидация подрядчиком

Металлолом	50	Ликвидация подрядчиком
Использованная или испорченная обувь	0,194	Отдается служащим
Ртутные лампы	0,12	Передается специализированной лицензированной компании
Бытовые отходы	473,746	Ликвидация подрядчиком
Использованное офисное оборудование, домашние бытовые приборы	1,6382	Передаются специализированной лицензированной компании
Абразивная металлическая пыль	0,0032	Передается специализированной лицензированной компании
Некондиционные остатки зерновых грузов	60	Ликвидация подрядчиком
Бумажные отходы и картон	0,1	Передаются специализированной лицензированной компании
Некондиционные злаковые зерна	10 000	Ликвидация подрядчиком
Пластиковая тара	0,1	Ликвидация подрядчиком
Остатки деревянной тары	0,5	Ликвидация подрядчиком
Абразивные материалы	0,006	Повторно используются как наполнитель при ремонте дорог

Единственный вид отходов, который будет образовываться на новом причале – это отходы от уборки территории в количестве 82,426 т/год – эти отходы будут удаляться за пределы площадки специализированным подрядчиком.

Меры по сокращению влияния последствий от образующихся твердых отходов

- MV Cargo разработает и внедрит план управления отходами (для опасных и не опасных отходов), в том числе будут оговорены:
 - Своевременный сбор и ликвидация
 - Минимизация образующихся отходов
 - Стимулирование регенерации отходов во всех возможных случаях
 - Порядок безопасного удаления и ликвидации отходов
 - Контроль площадок складирования отходов для предотвращения их отрицательного воздействия на окружающую среду и здоровье людей
 - Передача отходов специализированным лицензированным компаниям для утилизации или ликвидации.

Социальная и экономическая сферы

Исходное состояние социальной сферы

На площадке отсутствуют объекты архитектурного или культурного наследия.

Основные факторы влияния строительства

Рассчитано, что при реализации Проекта будет создано до 350 временных рабочих мест на период строительства (примерно, 2 года), которые займут, главным образом местные жители.

Основные факторы влияния от эксплуатации Проекта

Функционирование новых сооружений не окажет негативного влияния на жилые здания, гражданские объекты, прочие сооружения и элементы антропогенной среды.

Положительное влияние на социальную среду проявляется в виде создания новых рабочих мест, которые снижают социальную напряженность и безработицу, а также улучшает социальные условия и благосостояние работающих.

Меры по сокращению влияния на социальную и экономическую среду

- MV Cargo разработает и осуществит план управления здравоохранением местных общин и обеспечения безопасности.

Дорожное движение и транспорт

Исходное состояние

Главный выявленный риск для здоровья и безопасности общины связан с безопасностью дорожного движения и пылью, создаваемой при перевозке строительных материалов и оборудования во время строительства, и увеличением количества грузовиков и железнодорожного транспорта в период эксплуатации объекта. Проект терминала предусматривал загрузку, приблизительно, 140 грузовиков в сутки в самые напряженные месяцы года. Озабоченность местных общин вызывают дорожные условия в связи с прибывающими на грузовиках партиями зерна – безопасность дорожного движения, состояние дорог, дорожные пробки и наличие парковочных мест.

Основные факторы влияния строительства

Строительные машины и оборудование будут предоставлены субподрядчиками. Оба ОВОСа включают в себя список транспортных средств, машин и плавсредств с оборудованием, необходимые для строительства зернового терминала и причала. Строительные рабочие будут доставляться на площадку и покидать площадку на автобусах. Влияние транспорта на стадии строительных работ будет выражаться в следующем:

- выбросы окиси углерода, окисей азота, неметановых органических соединений и парниковых газов в атмосферу;
- разливы нефтепродуктов на землю;
- шум и вибрация.

Основные факторы влияния при эксплуатации объекта

Транспортировка в период эксплуатации объекта будет осуществляться существующим общественным и частным транспортом: железнодорожные перевозки – по государственным железным дорогам железнодорожным транспортом Группы ТИС, а автомобильные перевозки – по существующим автомобильным дорогам.

Меры по сокращению влияния эксплуатации объекта

- установка станции мойки колес вблизи площадки Проекта с целью предотвращения распространения грязи и пыли за пределы строительной площадки;
- План организации дорожного движения и транспортных перевозок.

Население, здоровье и безопасность

Основные факторы влияния

Оценка рисков, выполненная в ОВОСе проектируемого терминала, показала, что канцерогенный риск комбинированного воздействия канцерогенных загрязнителей воздуха в связи с эксплуатацией объекта отсутствует. Риск вредных последствий от хронического воздействия таких веществ крайне мал.

Социальные риски от предполагаемой деятельности определяются как риски для группы людей, на которых могут повлиять экономическая деятельность на объекте с учетом особенностей природных и антропогенных систем. Уровень социального риска оценивается как условно приемлемый.

Вблизи Проекта нет жилых районов, поэтому предполагается, что объект не будет создавать рисков для здоровья и безопасности населения.

Меры по сокращению влияния

Персонал проектируемых сооружений должен иметь соответствующую квалификацию, знать технологические процессы и процедуры, расположение оборудования и безопасные методы работы. Персонал будет обеспечен санитарно-бытовыми условиями и помещениями. Рабочие, выполняющие связанные с высоким риском работы, обязаны проходить ежегодное обучение по безопасности со сдачей экзамена. Рабочие со вредными условиями труда, а также персонал, участвующий в работах, связанных с загрязнением или неблагоприятными температурными условиями, будут обеспечиваться спецодеждой, специальной обувью, индивидуальными средствами защиты и средствами для мытья и нейтрализации.

7 Контакты

Контактное лицо для MV Cargo по Проекту:

Контактное лицо: Оксана Григорьева

Название компании: MV Cargo Ltd.

Адрес: ул. Алексея Ставницера 60, с. Визирка, Одесская область, 67543, Украина

Эл. почта: mail@mv-cargo.com

Тел.: +38 0482 300 725

Website: www.mv-cargo.com