

«Гринпис России» обратился в Минприроды и Генпрокуратуру с просьбой разобраться с проблемой загрязнения угольной пылью в Находке. Как отмечают экологи, «это системная проблема портов Приморья, где уголь переваливают открытым способом, пыль от него разносится на многие километры, нанося ущерб людям и природе».

Можно ли соблюсти интересы всех, чтобы люди не страдали от близости угольных терминалов? Чтобы процветал не только «угольный» и стивидорный бизнес, но и другие отрасли экономики? Об этом корреспондент Деловой газеты «Золотой Рог» побеседовал с генеральным директором АО «Дальневосточный научно-исследовательский, проектно-изыскательский и конструкторско-технологический институт морского флота» (ДНИИМФ) Ярославом СЕМЕНИХИНЫМ.

- Ярослав Николаевич, ситуация с перевалкой угля через порты Приморья усугубляется. Недавно по решению суда за многочисленные нарушения на две недели остановлена работа «Терминала Астафьева». А что дальше?

- Этого следовало ожидать. Еще несколько лет назад, когда эта проблема только появилась, наши специалисты предупреждали, что существующие технологии перевалки угля на открытых терминалах себя исчерпают.

К сожалению, использование всех известных способов пылеподавления кардинально не решит проблему, а переваливать уголь надо. Поэтому мы говорим, что нужно внедрять закрытые технологии перевалки таких грузов. Как и во всем мире, в стране постепенно ужесточается экологическое законодательство, да и население уже не хочет терпеть угольную пыль в своих квартирах и на улицах городов.

Условия для массового использования закрытых технологий пока не созрели. Стивидорным компаниям проще покупать оборудование для пылеподавления и платить штрафы, чем тратить деньги на новые технологии. Да и иллюзии того, что с пылью можно справиться с помощью водяных пушек и высоких заборов, прошли еще не у всех. И все же процесс пошел. Сегодня наши специалисты разрабатывают уже вторую декларацию о намерениях построить в крае полностью закрытый угольный терминал. Инвесторы планируют возводить их в Славянке и Восточном. Думаем мы и над тем, как закрывать угольные склады на существующих открытых терминалах.

Но здесь есть сложности: во-первых, в России нет опыта проектирования закрытых терминалов, во-вторых, отсутствует нормативная база в этой сфере.

Мы предлагали Минтрансу России заказать научным организациям исследование по изучению зарубежного опыта, чтобы на их базе создать необходимые нормативы, но пока безрезультатно. Такое впечатление, что в Москве не видят этих проблем (там ведь не пылит!). Не исключено, что работу по созданию отечественных нормативов переложат на плечи тех инвесторов, которые решатся строить закрытые угольные комплексы. На мой взгляд, это нонсенс, поскольку это будет попытка переложить государственные функции на плечи бизнеса. Но нужно понимать, что без зарубежного опыта мы в решении вопросов строительства закрытых

Угольно-транспортные перспективы

В правительстве ищут новые пути развития транспортной системы Дальнего Востока



Фото из архива.

терминалов для пылящих грузов и сохранности экологии территории не продвинемся.

- На Ваш взгляд, не парализует ли строительство новых угольных терминалов транспортную систему края? И не поставит ли крест на развитии в Приморье высокотехнологичной экономики?

- Действительно, здесь есть проблема, поскольку железная дорога на подходах к портам и даже на магистральных участках в определенные периоды не справляется с возросшим грузопотоком, прежде всего, угля. И если мы хотим развивать международные транспортные коридоры, надо подумать о том, как развести потоки угля и чистые грузы.

Недавно мы совместно с учеными московского Института экономики развития транспорта (ИЭРТ) предложили новую концепцию развития транспортной системы на Дальнем Востоке. Это было выполнено в рамках актуализации концепции развития транспортной системы ДФО с учетом строительства железнодорожной линии Селихин – Ныш с переходом пролива Невельского и строительством на Сахалине глубоководного порта.

Дело не только в том, что надо соединить остров с материком. Стране нужен третий выход Транссиба и БАМа к океану, чтобы разгрузить существующие железные дороги и порты, а Сахалин – идеальное место для этого. Мы предлагаем часть сырьевых грузов с БАМа и Транссиба переориентировать на Сахалин, чтобы освободить порты Приморья (ту же Находку) для перевалки леса, зерна, контейнеров и генеральных грузов, поступающих по международным транспортным коридорам.

Чтобы обеспечить стабильную загрузку железной дороги на Сахалин, мы предложили построить на острове крупный глубоководный порт для перегрузки угля с материка в объеме до 30 млн тонн, а также нефти и газа с месторождений на шельфе. Плюс к этому создать в районе будущего порта промышленный комплекс по переработке углеводородов, чтобы в дальнейшем поставлять отсюда нефтепродукты, продукцию нефте- и газохимии.

Порт предложено разместить в районе поселка Ильинский, но обсуждаются и другие варианты, в частности, район порта Поронайск.

Сейчас эта концепция активно обсуждается в правительстве. Вероятно, в ближайшее время решение будет принято.

- Но среди экспертов много тех, кто считает, что железная дорога на Сахалин - ненужный и затратный проект.

- Экспертное мнение можно считать значимым, когда для его обоснования проведен глубокий анализ и соответствующие расчеты. Наши специалисты под руководством Михаила Холоши совместно с учеными ИЭРТ рассмотрели и прощитали разные варианты развития транспортной системы Дальнего Востока. И только после этого пришли к выводу о целесообразности этого проекта.

- Когда, ориентировочно, все это может быть построено?

- Конечно, не так скоро, как нам хочется. Проектирование и строительство железной дороги и порта будут идти 8–10 лет. Но уже сегодня мы видим активную подготовку к проектированию и строительству железной дороги.

- Спасибо, Ярослав Николаевич. Пользуясь случаем, хочу спросить: ДНИИМФ – это прежде всего проектный институт? За счет чего вы развиваетесь?

- Сегодня такое время, когда ограничивать себя только одним видом деятельности - значит, иметь серьезные риски все потерять. Мы ищем новые направления, не отходя от нашей традиционной специализации - морской транспорт и строительство.

В этой связи большое внимание уделяем развитию своего испытательного центра, в который входит около десятка разных лабораторий. Здесь занимаются проверкой характеристик грузов перед их перевозкой морем, оценкой качества топлива, состава воздуха и газовых смесей, параметров грунтов при инженерных изысканиях, проверкой прочности и параметров строительных конструкций, включая причалы, и т.д.

Требования к организации таких исследований только растут, появляются и совершенно новые приборы, средства измерений. Здесь огромное поле деятельности для инноваций. Разве могли мы раньше представить, что топосъемку можно провести, даже не заходя на земельный участок? А сегодня у нас есть дрон, лазерное и другое оборудование, которые легко и качественно выполняют эту задачу.

Во Владивостоке мы построили лабораторию по испытанию тары, в настоящее время завершаем процедуру ее аккредитации в Морском регистре судоходства. Теперь дальневосточным производителям грузовой тары не надо отправлять свою продукцию для испытаний в Санкт-Петербург.

Во Врангеле мы открыли дочернее предприятие, которое стало резидентом Свободного порта Владивосток. Специалисты ООО «ДНИИМФ-Восточный» занимаются про-

веркой качества навалочных грузов, а в специально созданном образовательном центре - повышением квалификации специалистов в области морского транспорта.

В экономике страны происходят постоянные изменения, в том числе меняются условия для бизнеса. Приходится и нам менять не только методы работы, но и внутреннюю политику. Как любое акционерное общество, мы стремимся получать прибыль, часть которой направляем на обновление техники, приобретение программных продук-

тов, обучение персонала, - в общем, на развитие.

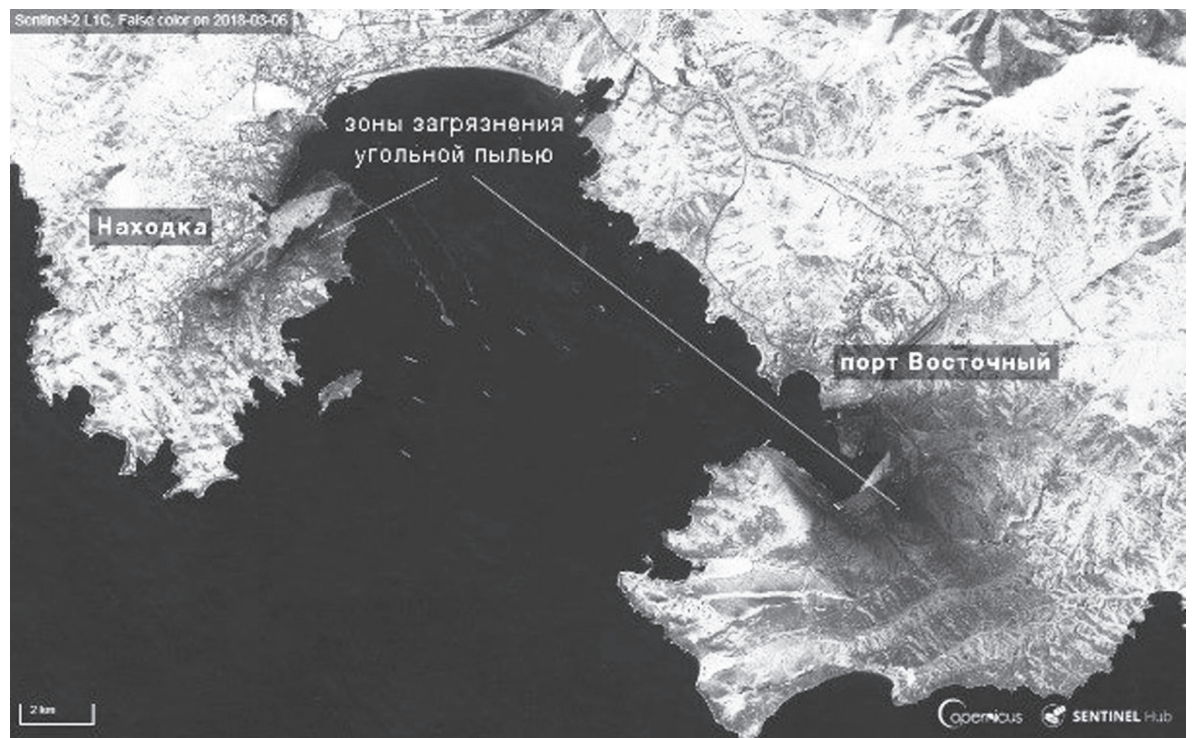
Недавно собрание акционеров приняло решение выплатить дивиденды. Это наша принципиальная позиция, в том числе по защите прав миноритарных акционеров, которые связали свою жизнь с институтом и не продали акции даже в тяжелые 90-е

годы.

Наш рынок - это весь Дальний Восток. Конечно, нам трудно конкурировать с малыми предприятиями, у которых меньше накладных расходов. Наши преимущества - высокое качество, соблюдение сроков выполнения работ и надежность. Для этого нужны опытные специалисты, хорошая организация работ и их обеспечение. В проектировании, например, мы переходим на BIM-технологии, для чего создали абсолютно новый отдел гражданского проектирования, который работает по этим современным программам. Так что стабильный бизнес можно сохранить только в движении!

Ирина ДРОБЫШЕВА.

«Специалисты предлагают часть сырьевых грузов с БАМа и Транссиба переориентировать на Сахалин, чтобы освободить порты Приморья для перевалки леса, зерна, контейнеров и генеральных грузов, поступающих по международным транспортным коридорам»



Масштабы загрязнения угольной пылью хорошо видны на спутниковых снимках

Фото из архива.