



УДК 629.12.002.8

ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОЧИСТКИ ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНА ОТ ЗАТОНУВШЕГО ИМУЩЕСТВА

Наумов Виктор Степанович, профессор, д.т.н., зав. каф. охраны окружающей среды и производственной безопасности

Волжский государственный университет водного транспорта
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

Кочнева Ирина Борисовна, доцент, к.т.н., доцент кафедры охраны окружающей среды и производственной безопасности

Волжский государственный университет водного транспорта
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

Аннотация. В статье рассмотрены экономико-правовые аспекты, возникающие к моменту непосредственной подготовки к подъему и утилизации конкретного судна, в том числе в рамках реализации федерального проекта «Оздоровление Волги» для достижения целевых показателей по количеству извлеченных и ликвидированных судов из акватории реки Волга.

Ключевые слова: утилизация судна, экологическая безопасность, предприятия по утилизации, разделка судна, федеральный проект «Оздоровление Волги»

Суда, по различным причинам, могут перейти в затопленное/полузатопленное состояние или оказаться на берегу (обсушено). Находясь в подобном состоянии, судно оказывает неблагоприятное воздействие на окружающую среду из-за деструкции материалов конструкции, разнообразными жидкостями из-за разгерметизации судовых систем, а также возможными остатками груза и, таким образом, вносит вклад в ухудшение качества окружающей среды [1].

В настоящее время в Российской Федерации реализуется национальный проект «Экология», рассчитанный до 2024 г [2]. В структуре проекта предусматриваются мероприятия по улучшению экологического состояния водных объектов, в которые входит и река Волга. В связи с чем, на сегодняшний день разработан федеральный проект «Оздоровление Волги», посредством которого предусматривается улучшение экологического состояния реки [3]. В рамках федерального проекта в Нижегородской области реализуется региональный проект «Сохранение и предотвращение загрязнения реки Волги на территории Нижегородской области» [4].

Для улучшения экологического состояния реки предусматриваются мероприятия по снижению воздействия накопленного экологического вреда окружающей среде, модернизации имеющихся и строительства новых очистных сооружений, а также подъем и утилизация бесхозных и затонувших судов.

Для достижения регионального целевого показателя «количество извлеченных и ликвидированных судов из акватории реки Волга» проектом предусмотрены подъем и утилизация 5 объектов. Объем финансового обеспечения по программе предусмотрен с 2022 г. и учет контрольных показателей по извлеченным из реки Волга и утилизированным судам начинается с 2022 г. Отчетная информация по достижению результатов должна появиться до 1 июня 2023 г.

На настоящий момент в регионе определен перечень бесхозных и затонувших судов и их остатков на внутренних водных путях, в рамках инвентаризации объектов, оказывающих негативное воздействие.

Для своевременного выполнения работ по подъему и утилизации судов необходимо определить их стоимость для осуществления финансирования.

Затраты на подъем и утилизацию зависят от многих факторов и для каждого судна определяются отдельно. Объем финансовых затрат на работы по очистке реки от судов определяется их состоянием на момент производства работ по подъему: затоплено судно полностью или частично, глубина затопления, тип грунтов береговых, донных, способно ли судно сохранять плавучесть или нет. В то же время принимается решение об утилизации на месте, либо транспортировке судна с дальнейшей утилизацией на специализированном предприятии [1].

Возместить часть затрат на подъем и утилизацию судна можно, реализовав поднятое имущество, а именно металл в составе корпуса и систем судна. Поэтому на начальных этапах планирования подъема и утилизации судна интересно определить ожидаемую массу металла объекта, которую можно использовать в качестве вторсырья.

Суда, подлежащие подъему и утилизации по национальному проекту, находятся длительное время в брошенном состоянии, при котором в некоторых случаях, невозможно определить даже проект. В связи с чем, на таких судах уже отсутствуют пригодные к дальнейшему использованию узлы и агрегаты, а также судовое оборудование, в котором содержатся ценные цветные металлы. Поэтому основным видом вторсырья, который можно реализовать в виде лома и отходов черных металлов, является металл в составе корпуса и надстройки.

Традиционно ожидаемую массу металла от судна, направляемого на утилизацию, определяют по величине водоизмещения порожнем. Но, если предполагают, что на объекте к моменту подъема были сняты механизмы, системы, дельные вещи и т.п., то масса металла с «голового» корпуса будет составлять массу соответствующую группе нагрузки масс «Корпус металлический» [5].

Но к моменту утилизации брошенных судов будет наблюдаться снижение остаточной толщины элементов набора корпуса и наружной обшивки по следующим причинам: 1. в процессе эксплуатации, вследствие рабочих нагрузок (например, технологического контакта корпуса судна с различными поверхностями при швартовке и подходе к берегу); 2. протекание коррозионных процессов под воздействием внешней (речная вода, атмосфера) и внутренней (конденсат, воздух различной влажности) сред.

Определить точную массу остаточного металла корпуса и надстройки судна можно по результатам дефектации. Но это трудоемкий и дорогостоящий процесс, который для брошенного имущества обычно не проводят. И, в таких случаях обычно используют экспертные оценки по определению массы корпуса и надстроек, в которых учитывают убыль металла в межклассификационный период перед отстоем и потерю металла от коррозионных процессов в период отстоя.

Помимо работ по подъему и утилизации судов в рамках федерального проекта «Оздоровление Волги», активно осуществляется деятельность о возложении обязанностей на судовладельцев, муниципальные образования, профильные региональные министерства принять меры по охране водных объектов, направленные на очистку рек от судов, отходов, оставшихся от плавсредств. Для принуждения к выполнению подобных работ требуется показать ущерб, наносимый окружающей среде от пребывания судов, остатков плавсредств в воде и/или на берегу. А для расчета ущерба необходимо знать

убыль металла корпуса и надстроек в межклассификационный период до постановки на отстой на акватории и за весь период отстоя. Поэтому актуальной является деятельность по разработке методики, которая позволит учесть потери металла корпуса судна в процессе эксплуатации и отстое, и оценить массу металла, пригодного для вторичного использования от судна, идущего на утилизацию.

Список литературы:

1. Технологические аспекты очистки внутренних водных путей от крупногабаритных отходов судоходства / Наумов В.С., Бурмистров Е.Г., Кочнева И.Б. // Сборник трудов Всероссийской научно-практической конференции «Современные научные исследования: актуальные проблемы и тенденции». – Омск: ОИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ», 2019.– с. 165-168.
2. Паспорт национального проекта «Экология». 2018. 32 с.
3. Паспорт федерального проекта «Оздоровление Волги». 2018. 227 с.
4. Паспорт регионального проекта «Сохранение и предотвращение загрязнения реки Волги на территории Нижегородской области». 2018. 19 с.
5. ОСТ 5Р.0206-2002 Нагрузка масс гражданских судов. Классификация элементов нагрузки. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://lab-sapr.ru/ost/5r_0206-2002.pdf

ECONOMIC AND LEGAL ASPECTS OF CLEANING THE VOLGA BASIN FROM SUNKEN PROPERTY

Victor S. Naumov, Irina B. Kochneva

Abstract. The article deals with the economic and legal aspects arising at the time of direct preparation for the lifting and recycling of a particular ship, including within the framework of the federal project "Improvement of the Volga" to achieve targets for the number of recovered and liquidated ships from the Volga River.

Keywords: ship recycling, environmental safety, ship recycling facility, ship cutting, Federal project «Improvement of the Volga».