

**ОТЧЕТ ОБ ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ  
СРЕДЫ  
УПРАВЛЕНИЯ  
РИЖСКОГО СВОБОДНОГО ПОРТА  
ЗА 2010 ГОД**

**Рига, 2011**

**ОТЧЕТ ОБ ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ  
УПРАВЛЕНИЯ  
РИЖСКОГО СВОБОДНОГО ПОРТА  
ЗА 2010 ГОД**

Заказчик:  
**Управление Рижского  
Свободного порта**

Исполнитель:  
**ООО „Vides Konsultāciju Birojs”**

Июнь 2011 года

## СОДЕРЖАНИЕ

Аббревиатуры, употребляемые в тексте .....	4
<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	5
<b>1. ОБЗОР ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ</b> .....	6
1.1. Международные документы .....	6
1.2. Нормативные акты Латвийской Республики.....	7
1.3. Обязательные правила Рижского самоуправления.....	9
<b>2. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РИЖСКОГО СВОБОДНОГО ПОРТА</b> ..	11
2.1. Акватория порта .....	11
2.2. Наземные территории .....	12
2.3. Терминалы и экономические показатели их деятельности в 2010 году ...	13
<b>3. УПРАВЛЕНИЕ СРЕДОЙ В РИЖСКОМ СВОБОДНОМ ПОРТУ</b> .....	16
3.1. Документы управления средой, разработанные для Рижского Свободного порта .....	16
3.2. Экологические аспекты проектов по развитию порта.....	19
3.3. Риски для среды и мероприятия по предотвращению рисков .....	21
3.3.1. Объекты потенциального риска промышленной аварии .....	21
3.3.2. Управление деятельностью, связанной с опасными веществами .....	22
3.3.3. План действий в случае непредвиденного загрязнения в Рижском Свободном порту .....	23
<b>4. КАЧЕСТВО ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ НА ТЕРРИТОРИИ РИЖСКОГО СВОБОДНОГО ПОРТА В 2010 ГОДУ</b> .....	25
4.1. Характеристика систем мониторинга .....	25
4.2. Качество воздуха .....	27
4.3. Качество почвы, грунта и грунтовых вод .....	30
4.4. Санация загрязненных территорий .....	32
4.5. Качество наземных вод.....	34
4.6. Сточные воды и их обработка.....	36
4.7. Управление судовыми отходами .....	37
4.8. Случаи утечки химических веществ или смесей в 2010 году.....	39
4.9. Шум и вибрация .....	39
4.10. Охраняемые территории и биологическое разнообразие.....	39
<b>5. РЕЗЮМЕ</b> .....	41

## Аббревиатуры, употребляемые в тексте

<b>Программа развития</b>	Программа развития Рижского Свободного порта на 2009 - 2018 годы
<b>ПГО</b>	План гражданской обороны
<b>ЦКД</b>	Центр координации деятельности
<b>ОБ</b>	Отчет о безопасности
<b>DWT</b>	тонна дедвейт (грузоподъемность судна)
<b>ЕК</b>	Европейская Комиссия
<b>ЕС</b>	Европейский Союз
<b>HELCOM</b>	Хельсинская комиссия
<b>ИМО</b>	Международная Морская организация (International Maritime Organization)
<b>ИСО</b>	Международная Организация по Стандартизации
<b>ОВОС</b>	Оценка воздействий на окружающую среду
<b>ООПТ</b>	Особо охраняемая природная территория
<b>СУДС</b>	Служба управления движением судов
<b>КМ ЛР</b>	Кабинет Министров Латвийской Республики
<b>ЛЦСГМ</b>	Государственное общество с ограниченной ответственностью „Латвийский Центр Среды, геологии и метеорологии”
<b>PM<sub>10</sub></b>	Частицы размером до 10 µm
<b>PM<sub>2,5</sub></b>	Частицы размером до 2,5 µm
<b>ППША</b>	Программа предотвращения промышленной аварии
<b>РД</b>	Рижская Дума
<b>РСП</b>	Рижский Свободный порт
<b>УРСП</b>	Управление Рижского Свободного порта
<b>Ro-Ro</b>	Roll-on/roll-off (с англ.яз. – закатываться-скатываться)-груз, перевозимый судами, попадающий на судно своим ходом (автомобили, автофургоны, грузовики со всеми грузами и т.д.). Этот груз отличается от того груза, погрузка и выгрузка которого осуществляется при помощи ковшей, кранов.
<b>ГБКСОС</b>	Государственное бюро по контролю над состоянием окружающей среды
<b>РУОС ГСОС</b>	Региональное Управление по охране среды Государственной Службы Охраны Среды

## ВВЕДЕНИЕ

Задача отчета об охране среды, подготовленного Управлением Рижского Свободного порта - представить всем заинтересованным сторонам свободный доступ к информации о качестве среды РСП и о той работе, которую осуществляет Управление Рижского Свободного порта, для того чтобы сделать Рижский порт экологически безопасным и чистым.

В отчете об охране среды за 2010 год содержится информация о международных и латвийских нормативных актах, обязательных документах самоуправления, документах, которые разработаны для Свободного порта, информация об управлении средой в Рижском Свободном порту, качестве окружающей среды в порту в 2010 году, экологических рисках и мероприятиях для их предотвращения, и о мероприятиях по улучшению качества среды.

Информация о РСП и УРСП представлена на домашней Интернет-странице УРСП [www.rop.lv](http://www.rop.lv).

УРСП участвует в работе Комитета Долгосрочного Развития Европейской организации морских портов (ESPO - *European Sea Ports Organization*), получая новейшую информацию о законодательстве Европейского Союза в области охраны среды, опыте других портов и деятельности в области охраны среды. Управление Свободного порта активно сотрудничает с другими международными организациями – Международной ассоциацией портов (*International Association of Ports and Harbours*), Европейской организацией морских портов (*European Sea Ports Organization*), Организацией Балтийских портов (*Baltic Ports Organization*), Европейской организацией круизов (*Cruise Europe Organization*).

## 1. ОБЗОР ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ

### 1.1. Международные документы

В данном разделе рассматриваются только основные международные документы, которые относятся к качеству окружающей среды в портах.

**Международная конвенция по предотвращению загрязнения морской среды с судов от 1973 года с ее протоколом от 1978 года с приложениями (MARPOL 73/78).**

MARPOL 73/78 - это главный международный документ для предотвращения нелегального сброса загрязняющих веществ в море в процессе нормальной деятельности судна. Латвия ратифицировала конвенцию MARPOL 73/78 в 1992 году. Согласно данной конвенции правительства государств, ратифицировавших конвенцию, обязаны обеспечить деятельность очистительных сооружений для обработки судовых вод, загрязненных нефтепродуктами. Данные сооружения должны иметь соответствующую мощность, чтобы соответствовать требованиям судов и не создавать ненужные задержки в порту.

Так как судоходство имеет международное значение, оно регулируется общими правилами, которые разработаны специальными учреждениями, такими как Международная Морская организация (**International Maritime Organization — IMO**; <http://www.imo.org/>), которая утвердила более чем 50 различных международных инструментов (конвенций и протоколов) и более чем 930 резолюций, положения которых должны быть интегрированы в национальное законодательство. Организация основана в 1959 году с целью улучшить безопасность судоходства в мировом масштабе, предотвратить загрязнение среды, производимое судами, обеспечить движение международного морского транспорта, и определить юридическую платформу. Латвия является членом данной организации с 1993 года.

**Конвенция по защите морской природной среды Балтийского моря 1992 года (Хельсинская Конвенция- (*Helsinki Convention*)).**

Латвия ратифицировала данную конвенцию в 1994 году. Хельсинская Конвенция - это международный документ, относящийся к охране среды Балтийского моря. Министры среды стран региона Балтийского моря и представители Европейской Комиссии 15 ноября 2007 года в польском городе Кракове утвердили стратегический план действий для значительного уменьшения загрязнения Балтийского моря и восстановления экологически благоприятного состояния моря до 2021 года.

Общая цель **Балтийского Стратегического плана действий HELCOM** – решить главные экологические проблемы Балтийского моря.

**Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (*International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation (OPRC)*).** Это конвенция Международной Морской Организации. Латвия присоединилась

к данной конвенции в 2000 году. В соответствии с конвенцией страны-участники обязуются вместе или по отдельности проводить все необходимые мероприятия, чтобы быть готовыми и реагировать в случае аварии, вызывающей нефтяное загрязнение.

Протокол 2003 года конвенции 1992 года „ **О создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью** “ (*Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992*). Согласно данному протоколу, необходимо стремиться к тому, чтобы ущерб от загрязнения нефтью или ущерб пострадавшим был полностью возмещен, а также необходимо облегчить сложности, с которыми сталкиваются пострадавшие, когда возникает риск того, что доступная сумма компенсации может быть недостаточной, для того чтобы полностью оплатить предъявленные иски.

**Кодекс IMDG – Международный Морской Кодекс по опасным грузам (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code))**. Данный кодекс, разработал Комитет морской безопасности Международной Морской организации (IMO’s Maritime Safety Committee) в сотрудничестве с экспертами Комитета по перевозке опасных грузов ООН (United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods). Кодекс определяет требования в области международных перевозок опасных грузов, в том числе и для морских перевозок. Транспортировка опасных грузов является одной из наиболее строго регламентируемых сфер в международном контексте. Кодекс IMDG является обязательным для Латвии с 1993 года.

## 1.2. Нормативные акты Латвийской Республики

Все действующие нормативные акты по охране природы и среды являются обязательными при ведении любой хозяйственной деятельности, в том числе, и для деятельности, осуществляемой на территории Порты. Все нормативные акты доступны на домашней Интернет-странице Министерства Среды и Регионального Развития [www.varam.gov.lv](http://www.varam.gov.lv). Специальные требования непосредственно для портов изложены в нормативных актах, которые оговаривают деятельность по обслуживанию отходов и химических веществ. В данном разделе рассматриваются основные нормативные документы ЛР, которые относятся к управлению средой в РСП.

Согласно „**Закону о портах**” (вступил в силу 26.07.2004, с изменениями, которые внесены до 29.12.2010), Управление порта контролирует защиту территории порта от загрязнения, обеспечивает ликвидацию последствий загрязнения в порту и участвует в ликвидации последствий загрязнения в море, организует прием судовых отходов и загрязненных вод, а также разрабатывает план обслуживания судовых отходов в порту и в рамках своей компетенции контролирует соответствие деятельности коммерческих предприятий порта законам, нормативным актам Кабинета министров и Положению о деятельности Управления порта, т.е. УРСП.

**„Закон о мореходстве и безопасности мореплавания ”** (вступил в силу 03.12.2002, с изменениями, которые внесены до 29.06.2010) определяет государственную систему управления мореходством, обеспечивает выполнение и соблюдение требований и стандартов обязательных международных договоров в области безопасности мореплавания и защиты морского пространства, ратифицированных Латвией, с целью предотвратить загрязнение, производимое судами и сделать морское сообщение более эффективным.

Правила КМ №.82 от 05.02.2008 **„Типовые требования при подготовке плана действий в случае непредвиденного загрязнения в портах, на причалах, у группы причалов и на нефтетерминалах или терминалах химических веществ”** (вступили в силу 09.02.2008, с изменениями, которые внесены до 09.03.2010) определяют требования, которые должно соблюдать Управление порта при подготовке Плана действий в случае непредвиденного загрязнения в портах, на причалах, у группы причалов и на нефтетерминалах или терминалах химических веществ. Осуществление и выполнение плана контролирует Государственная Служба Среды.

Закон **„О загрязнении”** (вступил в силу 01.07.2001, с изменениями, которые внесены до 30.12.2010) - это главный нормативный акт, который регламентирует разрешенные и запрещенные действия для уменьшения промышленного загрязнения. Цель закона - предотвратить или уменьшить вред, нанесенный в связи с загрязнением здоровью людей, имуществу или среде, устранить вредные последствия. Закон определяет требования в области предотвращения и контроля загрязнения, которые должен учитывать оператор - физическое или юридическое лицо, которое осуществляет загрязняющую деятельность или которое отвечает за техническое обеспечение данной деятельности, или которое имеет решающее экономическое влияние на соответствующую загрязняющую деятельность. На территории РСП операторами считаются арендаторы территорий.

Сферу сбора, обработки и утилизации отходов регулирует **„Закон об управлении отходами ”** (вступил в силу 18.11.2010, с изменениями, которые внесены до 29.12.2010), а также соответствующие Правила КМ. Согласно 4 разделу закона, деятельность по управлению отходами должна производиться таким образом, чтобы жизнь людей и их здоровье, а также их личное имущество не подверглось опасности. К тому же, данная деятельность не должна негативно влиять на среду.

Правила КМ № 455 от 08.10.2002 **„Порядок приема судовых отходов и загрязненных вод и порядок разработки плана по утилизации судовых отходов ”** (вступили в силу 02.11.2002, с изменениями, которые внесены до 09.06.2009) устанавливают порядок приема судовых отходов и загрязненных вод, а также порядок разработки плана обработки судовых отходов.

Правила КМ № 1060 от 15.09.2009 **„ Правила перемещения опасных и загрязняющих грузов и контроля в портах ”** (вступили в силу 19.09.2009, с изменениями, которые внесены до 01.03.2011) предусматривают требования, которые должны соблюдаться относительно перемещения опасных и загрязняющих грузов в портах (операции по погрузке и выгрузке грузов с судов,

в железнодорожные вагоны, трейлеры, грузовые контейнеры или иные транспортные средства, перемещение грузов на складе, на территории терминала, или на судне, включая ввоз, вывоз или хранение груза на территории порта для дальнейшей перевалки с одного транспортного средства на другое), а также контроль над выполнением данных требований.

Коммерсант порта, который участвует в операциях с опасными и загрязняющими грузами, несет ответственность за безопасность данных операций и за выполнение данных требований, а также за безопасность и здравоохранение сотрудников, которые участвуют в данных операциях. Коммерсант порта назначает сотрудника, который отвечает за операции с опасными и загрязняющими грузами.

В соответствии с Правилами КМ №1082 от 30.11.2010 „ **Порядок, согласно которому определяется деятельность, загрязняющая среду, категорий А, В и С и выдаются разрешения на ведение данной деятельности категорий А и В** ” предприятия, которые используют котельные определенной мощности, автостоянки определенного размера, процессы по перевалке определенного объема и т.д., обязаны получить разрешения категорий А или В на ведение деятельности, загрязняющей среду, или удостоверение категории С в РУОС Лиелригас ГСОС.

Деятельность порта и работающих в нем предприятий также регулируют и другие нормативные акты ЛР.

### **1.3. Обязательные правила Рижского самоуправления**

6 апреля 2004 года Рижская Дума утвердила Положение №95 „ **Положение об Управлении Рижского Свободного порта**”, которое подробно описывает статус, сферы компетенции, функции и структуру управления УРСП ([www.rop.lv](http://www.rop.lv)).

5-ый раздел обязательных Правил Рижской Думы №42 от 07.03.2006 „**Правила Рижского Свободного порта**” регламентирует требования относительно защиты среды в порту при работе с отходами, при транспортировке и перевалке наливных грузов, а также при перевалке насыпных грузов. В акватории порта и на рейде порта объектам и судам запрещено сбрасывать судовые отходы и загрязненные воды, как с береговых объектов, так и с судов. Запрещено также мыть корпус судна и работа мусоросжигательных печей судов.

В соответствии с данными Правилами транспортировку нефти и наливных химических веществ в порт и из него могут осуществлять только танкеры с двойным дном или двойным корпусом в соответствии с требованиями конвенции MARPOL. До начала грузовых операций все нефтетанкеры и танкеры для перевозки химических продуктов с опасными жидкими наливными грузами должны быть ограничены бонами, за исключением периода времени, когда есть лед. При неблагоприятных погодных условиях, если скорость ветра достигает 10 м/с и больше, погрузка пылеобразующих сыпучих грузов должна быть прекращена

**Обязательные правила Рижской городской думы №.34 от 20 декабря 2005 года „Правила использования и застройки территории Риги ”** (изменения внесены в соответствии с обязательными правилами Рижской городской думы №.5 от 18.08.2009 „Изменения, внесенные в обязательные правила Рижской городской думы №.34 от 20 декабря 2005 года „Правила использования и застройки территории Риги”) определяют требования относительно использования земельных участков, строений и зданий на всей территории Рижского Свободного порта.

## 2. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РИЖСКОГО СВОБОДНОГО ПОРТА

Рижский Свободный порт находится в крайней южной части Рижского залива Балтийского моря и на прилегающей к ней наземной территории на правом и на левом берегу Даугавы. В акваторию порта входит нижнее течение реки Даугавы на протяжении 14,1 км и притоки Даугавы - Бульупе, канал Хапака, Милгравис и протока Саркандаугавы. Рельеф наземной части территории Свободного порта равнинный с уклоном в сторону берега Даугавы. Большая часть современной наземной территории образовалась за последние 100 лет. Под воздействием гидротехнических работ гидроморфологическая структура Даугавы изменилась и мели, полуострова и островки в пойме реки стали постоянными наземными территориями, которые можно использовать для застройки и портовых нужд.

Рижский Свободный порт граничит с Экспортостой и Андрейсалою, где расположены терминалы морских грузов, использующие акваторию порта.

### 2.1. Акватория порта

Акватория порта занимает 4386 га, из которых внешний рейд в Рижском заливе составляет 3115 га, внутренние воды – 1271 га. Гидротехнические сооружения - это главный фарватер, подходы к причалам, берегоукрепления, причалы, бассейны для разворота судов, Восточный (Мангальсалский) и Западный (Даугавгривский) молы, регулирующие течение дамбы, волнорезы, средства и установки для навигации, переданные во владение Управления Рижского Свободного порта. Причалы могут быть собственностью иных физических или юридических лиц.

Главный судоходный канал состоит из канала для захода судов в Рижский порт (от приемного буя „Б” до Пассажирского терминала), Милгравского протока и судоходного канала Саркандаугавы. Бассейны для разворота судов находятся у Рижского Пассажирского терминала, Андрейсалы, Экспортосты, Кундзиньсалы, Саркандаугавы, Ринужи, протока Милгравис - Саркандаугава, у острова Криеву и Даугавгривы. Подходы к причалам имеют различную ширину и глубину для того чтобы обеспечить движение судов в соответствии с параметрами причала. У причалов Рижского Свободного порта можно переваливать генеральные грузы, насыпные и наливные грузы, кроме нефти. Максимальная допустимая осадка судов у причала ZO-19 - 14 м.

В акватории порта постоянно ведутся работы по дноуглублению. В 2010 году были проведены дноуглубительные работы в районах Пассажирского порта, протока Саркандаугавы, Пилюмуйжы и Кундзиньсалы, а также от приемного буя до острова Журку на территории площадью 1 797 480 м<sup>2</sup>. Вычерпанный материал размещен на временной площадке для хранения на Кундзиньсале.

## 2.2. Наземные территории

Согласно административному разделению территории, находящиеся во владении Рижского Свободного порта, относятся к Зиельскому и Курземскому районам г. Риги. В связи с тем, что Рижский Свободный порт расположен вдоль берегов реки Даугавы, развитие порта и города неразрывно связаны.

Для территорий Рижского Свободного порта не характерно строго оговоренное использование в зависимости от обрабатываемого груза или характера деятельности предприятия – терминалы наливных, насыпных и генеральных грузов и производственные предприятия не размещены в одном месте, а разбросаны по разным районам порта. Большинство предприятий работает с различными грузами, поэтому территории данных предприятий можно классифицировать как территории терминалов смешанного вида. Надо отметить, что изменения в экономической ситуации повлияли на состав операторов в РСП, а также на виды переваливаемых грузов.

В целом, правый берег Даугавы, несмотря на то, что он является более заселенным районом, используется для деятельности портовых предприятий более интенсивно, чем левый. Наиболее крупные стивидорные компании расположены на правом берегу реки Даугавы.

Таблица 1

Переваливаемые портовыми терминалами грузы

Тип переваленного терминалом морского груза	Правый берег Даугавы	Левый берег Даугавы
Генеральные грузы	Кундзиньсала	Подрагс
	Саркандаугава Ю	Кремери
	Яунмилгравис С	Остров Криеву
	Вецмилгравис ЮВ	Даугавгрива
	Вецмилгравис Ю	
Насыпные грузы	Ринужи	Даугавгрива
	Экспортоста*	
	Андрейсала*	
Нефтепродукты	Кундзиньсала ЮЗ	-
	Саркандаугава	
	Яунмилгравис	
	Ринужи	
Сжиженный газ	-	Остров Криеву
Грузы смешанного вида	Ринужи	Кремери
	Мангальсала	Остров Криеву
		Даугавгрива

\* - административно данные территории находятся вне границ порта. Тем не менее, работающие здесь предприятия используют портовую инфраструктуру (причалы и т.д.).

Отдельные, сравнительно небольшие территории, используются для рекреационных целей – начато строительство пристаней для яхт.

В соответствии с Программой развития и в рамках ее выполнения будут увеличены площади освоенных территорий. В 2010 году, например, были проведены значительные работы по подготовке территории на острове Криеву, а на Кундзиньсале проведен намыв территории.

В данный момент в порту есть ряд территорий, которые невозможно использовать для портовых функций или которые для этого не используются - особо охраняемые природные территории, отдельные территории огородов, а также территория малоэтажной застройки на Кундзинсале и в Волери. На территории Мангальсалы и Даугавгривы находится часть территории исторического памятника государственного значения (№ 8538) „Комплекс фортификационных сооружений Даугавгривы”, в Даугавгриве находится территория исторического памятника местного значения (№ 8539) „Кометфорт”. На территории РСП находится часть природного парка „Piejūra” (островок Милестибас) и природный заказник „Kģēmerģ”. Территория Рижского Свободного порта непосредственно граничит с природным заказником „Vecdaugava” и природным парком „Piejūra”.

### 2.3. Терминалы и экономические показатели их деятельности в 2010 году

Одним из показателей деятельности порта является интенсивность судоходства. В 2010 году Рижский порт посетили 4040 судов, что на 2,2 % больше чем в 2009 году. Для безопасности судоходства и для сохранения качества среды важно чтобы в РСП заходили суда с большей грузоподъемностью.

Соотношение судов относительно грузоподъемности по годам представлено на схеме 1.

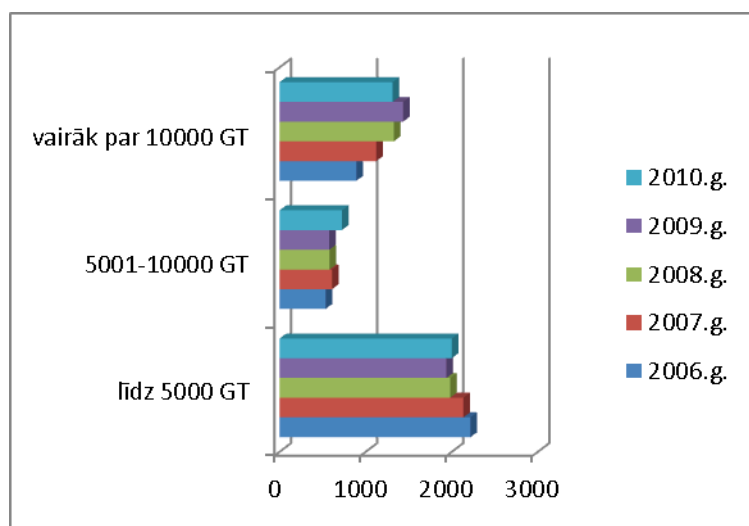


Схема 1 Процентное соотношение судов (%) относительно показателя GT в Рижском Свободном порту

Оборот морских грузов в Рижском Свободном порту непрерывно растет и в 2010 году он достиг 30,48 миллионов тонн. Общий объем переваленных морских грузов в 2010 году, по сравнению с 2009 годом, возрос на 2,5 %.

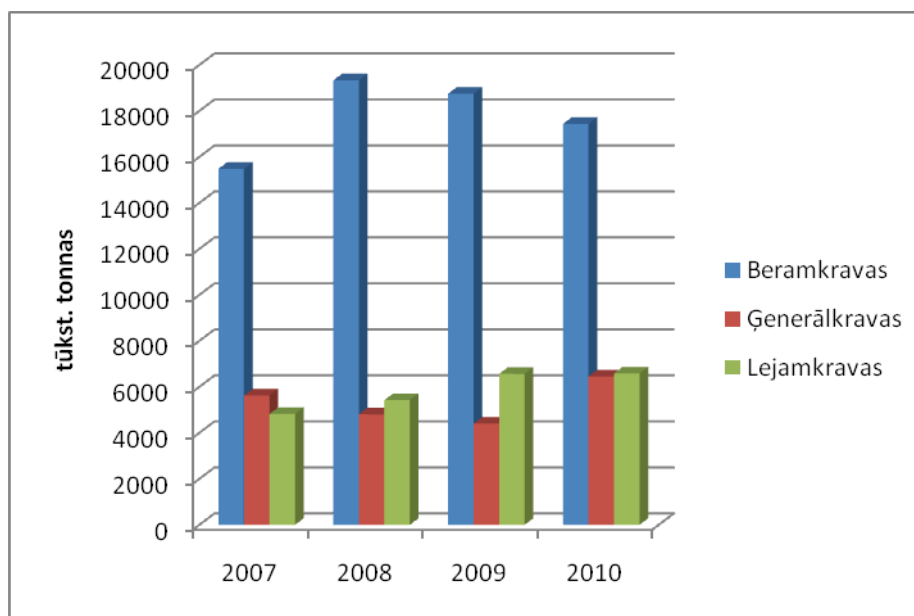


Рис. 2 Сравнение оборота морских грузов за 2007 – 2010 годы

В 2010 году в Рижском свободном порту работали 29 стивидорных компаний, переваливающих насыпные, генеральные и наливные грузы.

**Наливные грузы.** На территории Рижского Свободного порта расположены терминалы по перевалке и хранению нефтепродуктов и сжиженного газа. В 2010 году объем переваленных наливных грузов составил 6584,9 тыс. тонн - 22 % от всех видов грузов. Наибольшие объемы перевалены на терминалах - А/О “BLV Baltijas Termināls” и ООО „Naftimpeks”.

**Генеральные грузы.** В 2010 году перевалено 6453 тыс. тонн генеральных грузов. Перевалкой генеральных грузов (контейнерные грузы, дерево и пиломатериалы, различные металлы, продукты питания) занимается наибольшее количество предприятий, расположенных на всей территории порта. Наибольшие объемы генеральных грузов переваливает ООО “Baltic Container Terminal”.

**Насыпные грузы.** В 2010 году были перевалены 17 437,7 тыс. тонн насыпных грузов. В РСП переваливают следующие насыпные грузы - уголь, опилки, минеральные удобрения, торф, пшеница, сахар и т.д. Наибольшие объемы насыпных грузов переваливают ООО „Alpha Osta”, ООО „Rīgas Universālais termināls”, ООО „KS Terminal”. Часть общего количества грузов переваливается на причалах РСП в Экспортосте и на Андрейсале (ООО „Strek”, ООО „Rīgas Centrālais Termināls”).

Сравнение объемов грузов, переваленных стивидорными компаниями в 2008-2010 годах, представлено на схеме 3.

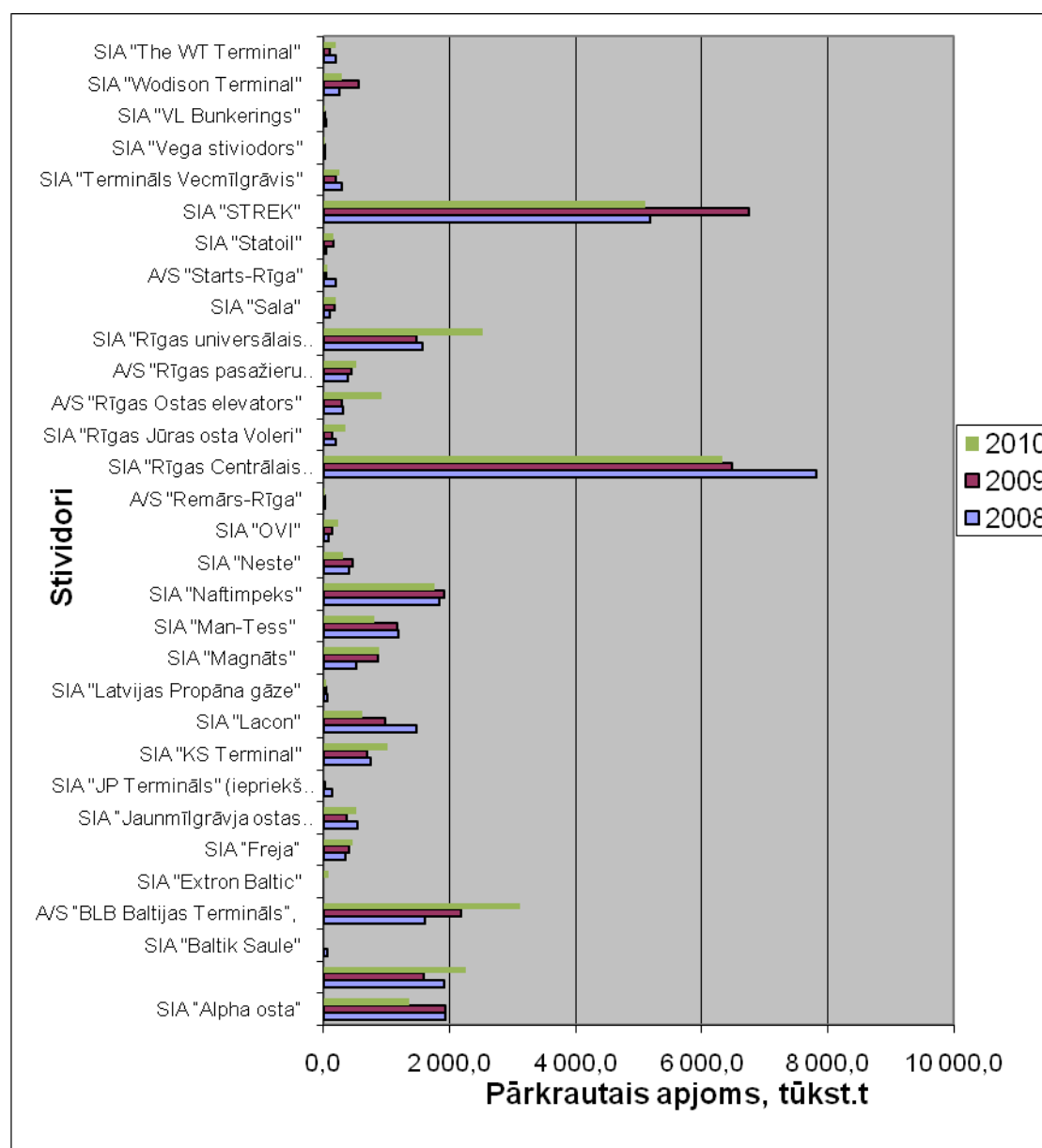


Схема 3 Сравнение объемов грузов, переваленных стивидорными компаниями в 2008-2010 годах

### 3. УПРАВЛЕНИЕ СРЕДОЙ В РИЖСКОМ СВОБОДНОМ ПОРТУ

Так как УРСП сдает в аренду земли предприятиям для ведения хозяйственной деятельности, за состояние окружающей среды в РСП отвечает как УРСП, так и конкретные предприятия. Условия договора об аренде определяют обязательства арендатора соблюдать все законодательные нормы, включая требования по защите среды, в том числе получение необходимых экологических разрешений, относящихся к их деятельности. Контроль над выполнением осуществляют как Управление морскими и внутренними водами (УМВВ) Государственной Службы Охраны Среды (ГСОС), так и Региональное Управление по охране среды Лиелригас (РУОС Лиелригас) ГСОС. УРСП обеспечивает регулярное обследование всей территории Рижского Свободного порта, в рамках своей компетенции оценивая выполнение условий Договора по аренде земли и соблюдение требований нормативных актов по защите среды.

#### 3.1. Документы управления средой, разработанные для Рижского Свободного порта

Система управления качеством в соответствии с требованиями международного стандарта ISO 9001:2000 и система управления средой в соответствии с требованиями международного стандарта ISO 14001:2004 внедрены и поддерживаются Управлением Рижского Свободного порта. Компания *Bureau Veritas Quality International*, которая является мировым лидером в области оценки соответствия и оказания данных услуг, проводит регулярную сертификацию и аудит системы управления средой.

В рамках системы управления средой разработана и утверждена экологическая политика Рижского Свободного порта, основная цель которой: добиться того, чтобы Рижский Свободный порт стал одним из наиболее экологически благоприятных портов Северо-восточного региона Балтийского моря. Одним из разработанных мероприятий для достижения данной цели является представление более подробной информации обществу и партнерам по сотрудничеству относительно политики в области управления средой, ее целей и задач, а также относительно осуществленных мероприятий в области охраны окружающей среды, в соответствии с которыми подготовлен Отчет о состоянии и охране окружающей среды Рижского Свободного порта за 2010 год.

**Программа развития Рижского Свободного порта на 2009 – 2018 годы** вступила в силу в 2009 году после утверждения данной Программы Советом портов. (С Программой развития можно ознакомиться на Интернет - странице Рижского Свободного порта <https://www.rop.lv/lv/klientiem-un-investoriem/attistibas-programma.html>).

**Отчет о состоянии и охране окружающей среды** является частью **Программы развития**. Главная задача Отчета о состоянии и охране

окружающей среды – добиться того, чтобы в процессе реализации Программы развития были приняты во внимание все природоохранные и социальные аспекты. (С Отчетом о состоянии и охране окружающей среды можно ознакомиться на Интернет-странице Рижского Свободного порта <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/vide/vides-parskati.html>).

В рамках Отчета о состоянии и охране окружающей среды был разработан **План экологического управления (ПЭУ)**, предусматривающий мероприятия по уменьшению воздействия на окружающую среду и мероприятия по мониторингу состояния окружающей среды. Цель Плана экологического управления – определить мероприятия по уменьшению воздействия на окружающую среду и мероприятия по мониторингу состояния окружающей среды стратегического уровня относительно воздействий, оказываемых основными проектами портового развития, которые определены в процессе разработки **Отчета о состоянии и охране окружающей среды Программы развития**, а также в ходе консультаций с заинтересованными сторонами.

Уже в 2009 и 2010 годах РСП осуществило ряд мероприятий, которые включены в План экологического управления (ПЭУ), разработанный в рамках Отчета о состоянии и охране окружающей среды. Данные мероприятия в соответствии с разделами ПЭУ представлены в Таблице 2.

Таблица 2

Мероприятия, проведенные РСП в 2009 и 2010 годах в соответствии с Планом экологического управления

Ссылка	Сфера	Мероприятия за 2009 год	Мероприятия за 2010 год
EP1a	<b>Воздух, изменение климата</b>	УРСП в сотрудничестве с немецкими партнерами подготовило и представило заявку на проект относительно исследования целесообразности обеспечения круизных судов электроэнергией с береговых установок. Проект не был утвержден.	
EP1b	<b>Охрана среды</b>	Каждый год УРСП представляет свое заключение относительно оценки потенциального воздействия на окружающую среду и представляет имеющуюся в его распоряжении информацию, а также по просьбе предпринимателей предоставляет соответствующую информацию о доступных передовых отраслевых методах	
EP2f	<b>Биологическое многообразие и охрана природы</b>	В соответствии с рекомендациями орнитологов на <b>Острове Милестибас</b> были проведены следующие мероприятия по восстановлению биотопов: В 2009 году, в соответствии с разработанными рекомендациями, было проведено скашивание	Проведено обследование важных для птиц территорий в РСП и получены данные о гнездовании в ПЗ „Kļēmeri”, на Острове Милестибас, на острове Журку. В

ОТЧЕТ ОБ ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ  
УПРАВЛЕНИЯ РИЖСКОГО СВОБОДНОГО ПОРТА ЗА 2010 ГОД

		<p>камыша на территории 2,7 га в восточной и северной частях <b>природного заказника „Kģēmeri”</b>. Скошенная растительность собрана и вывезена вне пределов территории заказника.</p> <p>Орнитологи обследовали <b>остров Журку</b> и представили свои рекомендации относительно последующего обустройства острова для привлечения чайкообразных птиц.</p>	<p>2010 в ПЗ „Kģēmeri” обнаружена колония из 20-30 пар озерных чаек, и в двух ранее неизвестных местах обнаружены речные крачки – европейский охраняемый вид (на крышах зданий в южной части Мангалсалы и южной части Кундзиньсалы). Продолжается начатое скашивание камыша на территории <b>природного заказника „Kģēmeri”</b> площадью 2,7 га. Скошенную растительность собирают и вывозят вне пределов территории заказника.</p>
<b>ЕРЗб</b>	<b>Защита почвы, грунта и грунтовых вод</b>	<p>УРСП сотрудничало с ГСОС при разработке проекта по санации загрязненных территорий (Программа латвийско-швейцарского сотрудничества).</p>	<p>УРСП продолжит сотрудничество с ГСОС и Рижской Думой по подготовке заявки для представления в Посольство Швейцарии для проекта по санации исторически загрязненных территорий ООО „VL Bunkering”, ООО „ Eko Osta, ООО „Woodison terminal”, ООО „OVI” .</p>
<b>ЕРЗс</b>	<b>Ландшафт/ вода</b>	<p>УРСП проводит регулярное обследование территории для предотвращения риска загрязнения. Организует сбор отходов на особо охраняемых территориях ООПТ „Kģēmeri” и на Островке Милестибас.</p>	
<b>ЕРЗс</b>	<b>Использование земли</b>	<p>В 2009 году был утвержден „План действий в случае непредвиденного загрязнения в Рижском Свободном порту”</p>	<p>В 2010 году был создан Оперативный круглосуточный координационный центр Службы безопасности и обновлен „План действий в случае непредвиденного загрязнения в Рижском Свободном порту”</p>

### 3.2. Экологические аспекты проектов по развитию порта

В связи с тем, что Рижский Свободный порт расположен вблизи от центра Риги, работа порта и связанная с этим деятельность являются неотъемлемой частью городской жизни. Поэтому, планируя свое развитие, РСП учитывает наличие экологически уязвимых территорий - особо охраняемых природных территорий и населенных мест, - которые образовались в непосредственной близости от порта. Как для объектов с возможным воздействием на окружающую среду, так и для документов планирования и развития проводится оценка воздействия на окружающую среду, с тем, чтобы на наиболее ранней стадии планирования или проектирования определить возможные воздействия и предусмотреть мероприятия или технологии для их предотвращения или уменьшения.

Начиная работу на территории, каждый оператор подает письменную заявку соответствующему региональному Управлению среды, сообщая о запланированном в РСП проекте развития порта и об оборудовании, если это необходимо в соответствии с законом от 14.10.1998 „Об оценке воздействия на окружающую среду” и согласно соответствующим Правилам КМ. Региональное Управление среды проводит предварительную оценку и вместе с заявкой представляет в Государственное бюро по контролю над состоянием окружающей среды (ГБКСОС) результат предварительной оценки. Если Государственное бюро по контролю над состоянием окружающей среды принимает решение применить процедуру оценки воздействия на окружающую среду, инициатор запланированной деятельности проводит полную оценку воздействия на окружающую среду. Процедура оценки воздействия на окружающую среду дает возможность выбрать наиболее эффективные технологии для запланированной деятельности, с тем, чтобы предотвратить ущерб для окружающей среды и избежать снижения качества жизни населения. УРСП оказывает техническую и консультационную поддержку операторам при получении разрешений и лицензий, а также при проведении Процедуры оценки воздействия на окружающую среду.

В таблице 3 представлена информация о статусе процедуры оценки воздействия на окружающую среду относительно новых проектов развития порта.

Таблица 3  
Статус процедуры ОВОС относительно проектов, реализуемых РСП

№	Название проекта, исполнитель	Выдана программа для ОВОС *	Процедура (информация)	Получен отзыв ГБКСОС
1.	Расширение терминала нефтепродуктов в Риге, ООО „Naftimpeks”	22.12.2009	Разработан окончательный отчет	16.08.2010
2.	Реконструкция подходного канала Рижского Свободного порта, УРСП	16.04.2009	Разработан окончательный отчет	21.04.2011
3.	Создание терминала перевалки нефте- и химических продуктов, ООО „Baltic Oil terminal”	02.07.2009	ГБКСОС оценивает окончательный отчет	

ОТЧЕТ ОБ ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ  
УПРАВЛЕНИЯ РИЖСКОГО СВОБОДНОГО ПОРТА ЗА 2010 ГОД

№	Название проекта, исполнитель	Выдана программа для ОВОС *	Процедура (информация)	Получен отзыв ГБКСОС
4.	Создание терминала насыпных грузов на территории Рижского Свободного порта, ООО „Senpasaule”	11.08.2010	ГБКСОС оценивает отчет ОВОС	
5.	Создание терминала для перевалки и хранения минеральных удобрений, ООО „Riga fertilizer terminal”	29.09.2010	ГБКСОС оценивает отчет ОВОС	
6.	Строительство терминала по перевалке нефтепродуктов, АО “Rīgas kuģu būvētava”	19.03.2010	Разрабатывается отчет ОВОС	
7.	Строительство терминала сжиженного натурального газа и электростанции комбинированного цикла, ООО „Energo SG”	26.03.2009	Разрабатывается отчет ОВОС	
8.	Расширение терминала нефтепродуктов, ООО „Statoil Latvija”	23.08.2007	Разрабатывается отчет ОВОС	
9.	Строительство терминала по перевалке нефтепродуктов, ООО „Reta Wood Industries”	30.09.2008	Разрабатывается отчет ОВОС	

\*- выдающее учреждение - Государственное бюро по контролю над состоянием окружающей среды

После получения оценки воздействия на окружающую среду и перед реализацией запланированной деятельности необходимо получить разрешение Рижской Думы и Управления Рижского Свободного порта. Ниже перечислены последние проекты по развитию порта, которые получили разрешения:

- 16.06.2009 Рижская Дума приняло Резолюцию №5 577 „Об одобрении воздействия предполагаемой деятельности – Перенос деятельности Рижского порта из центра города на остров Криеву (Рига, ул. Зила 25, кадастровый №0100970143) и Рига, ул. Зила б/н (кадастровый №01000970145) и связанным с этим развитием инфраструктуры на окружающую среду”.
- 17.03.2009 Рижская Дума приняло Резолюцию № 4837 „Об одобрении замысла реконструкции существующего терминала нефтепродуктов в Риге, на ул. Твайка (кадастровый №. 01000680299)”;
- 01.03.2011. Рижская Дума приняло Резолюцию № 2760 об одобрении планируемой деятельности „Строительство автомагистрали на участке от пересечения автодорог А5 и А10 до ул. Даугавгривас (Рижский Северный Транспортный коридор, 3 и 4 фазы)”;
- 29.03.2011. Рижская Дума приняло Резолюцию №2862 "Об одобрении планируемой деятельности – Реконструкция станции и железнодорожных путей Рижской железнодорожной сети для обслуживания Рижского Свободного порта ”.

УРСП осуществляет проекты по развитию Инфраструктуры и территории порта, в процессе разработки и реализации которых неукоснительно соблюдаются все аспекты предотвращения воздействия на окружающую среду:

1. В 2010 году продолжалась разработка технического проекта для **реконструкции судоходного канала** (информация о статусе ОВОС для

данного проекта представлена в таблице 3). Проектируемая глубина канала на участке от приемного буя до северной части Кундзиньсалы - – 17 м, и от северной части острова до серединной части – 15 м. Длина реконструированного участка подходного канала составит примерно 16 км.

2. В 2010 году Министерство финансов представило на одобрение Европейской Комиссии большой инфраструктурный проект (софинансирование фонда Кохезии ЕС) „Развитие инфраструктуры на острове Криеву для переноса деятельности порта из центра города” (инициатор проекта – УРСП). Для данного проекта проедена полная процедура оценки воздействия на окружающую среду, УРСП и РД одобрили реализацию этого проекта.

### 3.3. Риски для среды и мероприятия по предотвращению рисков

#### 3.3.1. Объекты потенциального риска промышленной аварии

На предприятиях, находящихся на территории РСП, есть 5 объектов, для которых согласно требованиям 14 пункта Правил КМ № 532 от 19.07.2005 „Правила процедуры определения риска промышленной аварии и мероприятия по уменьшению риска” разработана Программа предотвращения промышленной аварии (ПППА).

Таблица 4

Предприятия на территории РСП, для которых разработана ПППА

№	Предприятие	Адрес	Опасные вещества
1	ООО „AGA”, Болдерайская газовая заправочная станция	Флотес 9, Рига	Кислород, ацетилен, пропан и другие опасные вещества
2	ООО „MAN-TESS”	Твайка 7а, Рига	Нефтепродукты
3	ООО „VL Bunkering”	Твайка 68, Рига	Нефтепродукты
4	ООО „WOODISON TERMINAL”	Твайка 39, Рига	Нефтепродукты
5	ООО „VEXOIL Bunkering”	Атлантияс 27, Рига	Нефтепродукты

На предприятиях, находящихся на территории РСП, есть 7 объектов, для которых согласно требованиям 15 пункта Правил КМ № 532 от 19.07.2005 „Правила процедуры определения риска промышленной аварии и мероприятия по уменьшению риска” разработаны План безопасности и План гражданской обороны.

Таблица 5

Объекты на территории РСП, для которых разработаны План безопасности и План гражданской обороны.

№	Предприятие	Адрес	Опасные вещества
1	ООО „Alpha Osta”	Атлантияс 35, Рига	Минеральные удобрения, содержащие Нитрат аммиака
2	АО „B.L.B. Baltijas Termināls”	Эзера 22, Рига	Нефтепродукты
3	ООО „Latvija Statoil”	Лайвиниеку 7, Рига	Нефтепродукты
4	ООО „LATVIJAS PROPĀNA GĀZE”	Зила 20, Рига	Пропан-бутан
5	ООО „MAN-TESS”	Твайка 7к-1, Рига	Нефтепродукты
6	ООО „NAFTIMPEKS”	Лайвиниеку 11, Рига	Нефтепродукты
7	ООО „Neste Latvija”	Лайвиниеку 5, Рига	Нефтепродукты

При разработке ПППА и Плана безопасности (и Плана гражданской обороны) проводится моделирование возможных сценариев промышленной аварии и в соответствии с полученными данными на территориальной планировке города определяются зоны безопасности для каждого объекта .

### 3.3.2. Управление деятельностью, связанной с опасными веществами

Правила КМ №1060 от 15 сентября 2009 года „Правила перемещения опасных и загрязняющих грузов и контроля в портах” предусматривают требования, которые должны соблюдаться относительно перемещения опасных и загрязняющих грузов в портах (операции по погрузке и разгрузке грузов на суда, в железнодорожные вагоны, трейлеры, грузовые контейнеры или другие транспортные средства, перемещение грузов на складе, на территории терминала или на судне, включая ввоз, вывоз или хранение на территории порта таких грузов для их дальнейшей перевалки с одного транспортного средства на другое), а также контроль над выполнением данных требований.

Опасные грузы, переваливаемые в Рижском Свободном порту – это все наливные грузы и химические грузы, а также такие насыпные грузы как минеральные удобрения. В 2010 году было перевалено 6 584,9 тыс. тонн наливных грузов и ~1 370 тыс. тонн минеральных удобрений. Основные характеристики опасных веществ, которые переваливаются и хранятся – быстро возгораемые, особо быстро возгораемые, горючие, опасные для среды, опасные для здоровья при определенной концентрации паров.

На портовых предприятиях, которые производят химические вещества, например ООО „Vega Stividoris” (автокосметика) ООО „Latvija Statoil” (на терминале производится топливо с биодобавками), ООО „VL bunkeringis” (в процессе производства биодизельного топлива используется метанол и

гидроксид натрия) также осуществляется деятельность с применением опасных веществ.

Регистрацию опасного оборудования в Регистре опасного оборудования осуществляют сертифицированные учреждения: А/О „Inspecta”, или ООО „TÜV Nord Baltik”, или ООО „LRTDEA”. Латвийская Морская администрация осуществляет общий надзор за соблюдением правил перемещения опасных и загрязняющих грузов и контроля в портах, а также проводит проверки на судах в соответствии с требованиями раздела VIII Правил КМ №1060 от 15 сентября 2009 года. УРСП проверяет опасные и загрязняющие грузы на территории коммерсанта порта.

Коммерсант порта, который участвует в операциях с опасными и загрязняющими грузами, несет ответственность за безопасность данных операций и за выполнение данных требований, а также за безопасность и здравоохранение сотрудников, которые участвуют в данных операциях. Портовый коммерсант назначает ответственное лицо, которое отвечает за операции с опасными и загрязняющими грузами.

### **Предотвращение возможной утечки опасных веществ**

Потенциальные объекты возможной утечки нефти, нефтепродуктов и химических веществ на терминалах наливных грузов на суше это резервуары, сливное оборудование для железнодорожных и автоцистерн (эстакады, насосные станции), трубопроводы и их комплексы. Утечки опасных веществ другого вида могут привести к загрязнению и наземных вод.

Причал или терминал, переваливающие грузы, или район повышенной опасности не имеет право начинать свою деятельность до того как УМБВ ГСОС утвердит план действий в случае непредвиденного загрязнения.

Согласно Правилам Рижского Свободного порта операции по перевалке нефтепродуктов и вредных наливных грузов на причалах производятся в соответствии с условиями эксплуатации данного терминала. Перед началом грузовых операций все нефтетанкеры с загрязняющими вредными жидкими наливными грузами ограничиваются бонами. Причал для перевалки нефти и химических продуктов должен быть оборудован абсорбентами, обеспечивающими абсорбцию, по крайней мере, половины теоретически возможной утечки нефтепродуктов, и скиммером мощностью не менее чем 20 м<sup>3</sup>/ч. Пользователь причала или терминала несет полную ответственность за выполнение данных требований.

### **3.3.3. План действий в случае непредвиденного загрязнения в Рижском Свободном порту**

На основании требований Правил КМ №.82 от 05.02.2008 „Типовые требования при подготовке плана действий в случае непредвиденного загрязнения в портах, на причалах, у группы причалов и на нефтетерминалах или терминалах химических веществ ” 15 января 2009 года был утвержден План действий в случае непредвиденного загрязнения в Рижском Свободном порту.

План определяет порядок оповещения об аварийной ситуации, оценки загрязнения, контроля над ситуацией, оперативного руководства, а также последовательность действий по ликвидации последствий аварии в случае непредвиденного загрязнения. В основе плана – анализ ситуации, План содержит первоочередные задачи и определяет порядок, согласно которому осуществляются действия для ликвидации загрязнения.

В 2010 году в УРСП создан оперативный круглосуточный координационный центр, который обеспечивает оповещение и поддерживает связь в соответствии с порядком, установленным в Плане действий в случае непредвиденного загрязнения.

Цель Плана действий в случае непредвиденного загрязнения в Рижском Свободном порту – избежать потенциального загрязнения акватории Рижского Свободного порта опасными нефте- и химическими продуктами или, по крайней мере, уменьшить объемы загрязнения. Одна из основных задач для достижения целей, обозначенных в Плане, это регулярное проведение теоретических и практических занятий.

В 2010 году были проведены два мероприятия по обучению:

- На терминалах ООО „Latvija Statoil” и ООО „Neste Latvija” была проведена имитация пожара на терминале Neste;
- В акватории порта в Ринужи была проведена имитация утечки нефтепродуктов во время бункеровки танкера.

Следующие организации отвечают за выполнение Плана:

1. **Центр координации деятельности (ЦКД)** - его Руководитель руководит ликвидацией последствий аварии и несет прямую ответственность за надлежащее выполнение любого мероприятия, начатого в соответствии с упомянутым планом, кроме пожара, когда руководство деятельностью передается высшему чину Государственной пожарно-спасательной службы, который прибыл на место происшествия. Отвечает за регулярный пересмотр и актуализацию плана,
2. **Оперативный круглосуточный координационный центр** - обеспечивает и координирует оповещение об аварийной ситуации, обмен информацией между участвующими учреждениями и предприятиями.
3. **ООО „Eko Osta”** - осуществляет сбор загрязнения, доставляет загрязненные воды, собранные нефтепродукты и использованные абсорбенты на очистные сооружения,
4. **Управление морскими и внутренними водами ГСОС** - координирует мероприятия по ликвидации загрязнения акватории, которые не включены в план (в т.ч. в исключительных случаях, использование химических веществ, которые способствуют расщеплению нефтепродуктов), а также участвуют в выборе наиболее оптимальных технологий и методов сбора загрязнения. В тех случаях, когда источник загрязнения выявлен, проводит следственные мероприятия, а также подсчитывает нанесенный окружающей среде ущерб и рассчитывает убытки предприятий, принимавших участие в ликвидации аварии.

## 4. КАЧЕСТВО ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ НА ТЕРРИТОРИИ РИЖСКОГО СВОБОДНОГО ПОРТА В 2010 ГОДУ

### 4.1. Характеристика систем мониторинга

Для того чтобы оценить качество окружающей среды на территории РСП, и определить возможные изменения в течение определенного периода, УРСП проводит мониторинг качества воздуха, воды и грунтовых вод, донных осадков (выборочно), качества очистки сточных вод, а также мониторинг ООПТ, находящихся на территории РСП.

На территории РСП на ул. Флотес 23а, в районе Даугавгривского маяка в начале 2010 года установлена **автоматическая станция метеорологического наблюдения**, с которой осуществляется передача данных один раз в три часа. На станции измеряются следующие параметры - видимость, температура воды, скорость и направление ветра, относительная влажность, температура воздуха, атмосферное давление, осадки.

**Мониторинг качества воздуха.** Станции мониторинга качества воздуха расположены на правом берегу Даугавы. На территории Свободного порта и прилегающих территориях установлены 3 станции OPSIS типа ДОАС (дифференциальная спектроскопия оптической абсорбции). Латвийский Центр Среды, геологии и метеорологии получает и анализирует все результаты измерений в режиме нон-стоп, соответствующий ежемесячный отчет и схема расположения станций доступны на Интернет- странице УРСП [www.rop.lv](http://www.rop.lv).

**Мониторинг качества грунта и грунтовых вод.** Исследование грунта и грунтовых вод на территории РСП проводится по инициативе Управления Рижского Свободного порта, программа действий согласовывается с Государственной Службой Охраны Среды. С тем чтобы снизить риск загрязнения акватории Даугавы из-за грунтовых вод, Управление Рижского Свободного порта проводит различные мероприятия по надзору: регулярное визуальное обследование территории, мониторинг качества грунтовых вод, требующий значительных инвестиций, но имеющий большое значение для получения достоверной информации относительно загрязненных и потенциально загрязненных мест, и для организации конкретных мероприятий по оздоровлению среды. Исследования грунта и грунтовых вод на территории РСП на левом берегу Даугавы проводятся с 2001 года. В 2010 году на левом берегу Даугавы данные получены используя 144 колодца (скважины) для мониторинга грунтовых вод, а на правом берегу - 175 скважин.

**Контроль качества водоемов (наземных вод).** Латвийский Центр Среды, геологии и метеорологии осуществляет контроль качества водоемов (наземных вод) в рамках Государственной программы мониторинга среды. Экологическое качество воды имеет 5 классов – высокое, хорошее, среднее, плохое и очень плохое. Качество воды определяется по следующим показателям: минимальное количество кислорода, биологическое потребление кислорода (БПК<sub>5</sub>), содержание азотных соединений и общий фосфор.

Для предприятий, которые установили местные системы очистки сточных вод и которые после очистки отводят сточные воды в наземные воды, в рамках разрешений на ведение загрязняющей среду деятельности категории В, в индивидуальном порядке определены загрязняющие вещества, разрешенные для отвода, и допустимые концентрации для каждого вещества и/ или разрешенные отводимые объемы в год. Данное разрешение также содержит параметры мониторинга качества отводимых сточных вод и режим их анализа. Контроль за соблюдением данных требований осуществляют инспекторы РУОС Лиелригас ГСОС. Таким образом, предприятия несут ответственность за качество своих отводимых сточных вод и осуществляют самоконтроль

#### **Мониторинг качества очистки сточных вод**

Если производственные стоки отводятся в Рижскую централизованную сеть канализации, то в договоре, заключенном с ООО „Rīgas Ūdens”, оговаривается, какие загрязняющие вещества и в какой концентрации могут содержаться в стоках, и как часто необходимо проводить контроль качества отводимых стоков. Обычно мониторинг осуществляет ООО „Rīgas Ūdens” в выборочном порядке.

Если производственные стоки после очистки отводятся в сети городской дождевой канализации, предприятие заключает договор с Департаментом транспорта Рижской Думы, который отвечает за сети городской дождевой канализации. Департамент транспорта Рижской Думы до сих пор не разработал правил, согласно которым должны быть заключены договоры и принимаются данные стоки. Поэтому до сих пор на территории Риги сохраняется ситуация при которой ни одна из сторон не проводит мониторинг сбрасываемых стоков, к тому же не утверждены требования относительно их качества. Следует подчеркнуть, что собранные ливневые стоки не очищаются, а сбрасываются в окружающую среду (в наземные воды, обычно в Даугаву).

Если производственные стоки после очистки отводятся в среду (наземные воды), разрешения категории В на ведение загрязняющей среду деятельности содержат требования РУОС Лиелригас ГСОС относительно допустимых загрязняющих веществ, их концентрации, количества в год, необходимости проведения мониторинга, параметров, графика и необходимости платить налог на природные ресурсы за загрязнение, связанное с отводом сточных вод в окружающую среду.

**Мониторинг качества донных осадков.** Качество донных осадков определяется в тех местах, где планируется производить работы по дноуглублению, в рамках процесса ОВОС, а также в выборочном порядке на отдельных обследуемых территориях. В 2010 году исследование донных осадков проводилось в порту Зиемас и пруду Роню.

#### **Мониторинг состояния ООПТ, находящихся на территории РСП.**

С тем чтобы оценить состояние популяции птиц, гнездящихся на территории, где проводятся целенаправленные мероприятия для улучшения условий жизни птиц, на протяжении уже нескольких лет УРСП организует мониторинг состояния ООПТ. В соответствии с договором мониторинг осуществляет

Институт Биологии Латвийского Государственного Университета, и в 2010 году было проведено обследование острова Журку, природного заказника „ Krēmeri ” и островка Милестибас.

## 4.2. Качество воздуха

Главные источники загрязнения воздуха на территории РСП – это процессы, связанные с перевалкой и хранением насыпных и наливных грузов, выхлопы судовых моторов, работа местных котельных портовых предприятий и выхлопные газы транспортных средств.

Главные виновники загрязнения **диоксидами серы** – котельные, перевалка нефтепродуктов, и автотранспорт, который работает на дизельном топливе.

Главный источник загрязнения **диоксидами азота** - это движение автотранспорта (создает примерно 90% концентраций диоксида азота) и сжигание органического топлива в котлах отопления.

**Твердые частицы PM<sub>10</sub>** с размерами до 10 μm (обозначение PM<sub>10</sub>) в основном выделяются при перевалке насыпных грузов, также их источником является автотранспорт и сжигательные установки (кроме тех случаев, когда топливом является газ).

**Твердые частицы PM<sub>2,5</sub>** с размерами до 2,5 μm (обозначение PM<sub>2,5</sub>) в основном выделяются при перевалке насыпных грузов, также их источником является автотранспорт и сжигательные установки (включая, те, где сжигается газ).

**Оксид углерода** также выделяется в процессе горения, в том числе в результате работы двигателей внутреннего сгорания автомашин.

**Бензол** – главные источники - это транспортные средства, которые используют бензин для заправки, а также перевалка нефтепродуктов. Многолетний мониторинг состояния воздуха на Саркандаугаве, осуществляемый Рижской Думой, показывает, что основной источник эмиссии бензола – это именно движение автотранспорта по улицам города.

**Толуол**, как и бензол, входит в состав нефтепродуктов и попадает в окружающую среду с выхлопными газами автомобилей, а также в процессе испарения топлива во время хранения и перевалки нефтепродуктов. Уровень концентрации толуола зависит от объема нефтепродуктов, переваленных за месяц.

**Озон** возникает в результате фотохимической реакции, происходящей в воздухе при участии диоксида азота, углеводорода и окиси углерода, выделяющихся в результате работы двигателя внутреннего сгорания автомашин и в процессе перевалки нефтепродуктов, под влиянием интенсивности солнечного излучения.

**Соединения ванадия и сероводород** выделяются в результате сжигания мазута. Сероводород в небольших количествах выделяется из дизельного топлива и мазута в процессе перевалки и хранения.

**Летучие органические соединения** входят в состав различных красок, лаков и растворителей, которые и являются наиболее значительными источниками их эмиссии.

Другие вещества на территории РСП не выделяются или выделяются в незначительных количествах.

Зловоние и загрязнение  $PM_{10}$  (в виде пыли) – вот главные причины жалоб населения, которые отметило ООО „Vides Konsultāciju Birojs” в результате различных опросов населения, проводимых в рамках отдельных проектов, а также после анализа жалоб, полученных Департаментом Среды Рижской Думы, за период с 2004 по 2010 годы.

Сравнивая результаты мониторинга, проведенного Латвийским Центром Среды, геологии и метеорологии в 2010 году, с нормативами и целевыми показателями эмиссии загрязняющих веществ, можно сделать следующий вывод:

- Относительно **озона** в 2010 году были отмечены 4 случая превышения норматива (восьмичасового показателя среднесуточного норматива для защиты здоровья человека). Все эти превышения отмечены на станции Man-Tess (два в июле и два в августе). В соответствии с требованиями законодательных актов, превышение норматива допустимо 25 календарных дней в году в среднем в течение трех лет. Так как в 2008 году не было обнаружено ни одного превышения норматива, а в 2009 году выявлены 4 случая, следует сделать вывод - качество воздуха соответствует утвержденным нормам.
- Относительно **твердых частиц  $PM_{10}$** , превышение норматива разрешено 35 раз в год ( Правила КМ №1290 от 03.11.2009). Согласно результатам наблюдений суточный норматив по  $PM_{10}$  в 2010 году в целом был превышен 17 раз, поэтому можно сделать вывод, что качество воздуха соответствует требованиям;
- Установленный недельный целевой показатель по **толуолу** в 2010 году не был превышен;
- Установленный годовой норматив по бензолу в 2010 году был  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Самая высокая концентрация бензола среди станций мониторинга за качеством воздуха наблюдалась на станции Man-Tess -  $17,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , и сравнительно высокая концентрация была отмечена на станции наблюдения BLB -  $8,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , тем не менее, измерения на обеих станциях отражают ситуацию в рабочей среде – на территориях предприятий ООО „Man-Tess” и А/О ”BLB Baltijas Termināls”, поэтому данные показатели не могут считаться превышениями норматива качества воздуха, ведь нормативы Правил КМ №1290 от 03.11.2009 „Правила качества воздуха” не относятся к рабочей среде. Измерения, проводимые на станции на ул. Твайка показали, что средняя годовая концентрация бензола достигла  $4,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Поэтому можно сделать вывод, что в целом

- превышения среднегодовой концентрации бензола не наблюдалось и норматив качества воздуха выполнен;
- Одночасовой норматив по **диоксиду азота** в 2010 году был превышен два раза в январе (один раз на станции Man-Tess и один раз на станции на ул. Твайка). Так как согласно законодательству ЛР превышение норматива допустимо 18 раз в год, в целом в течение года превышение норматива по диоксиду азота не наблюдалось;
  - В 2010 году Латвийский Центр Среды, геологии и метеорологии не зафиксировала ни одного случая превышения норматива **по диоксиду серы**.

Следует отметить, что станции измерения констатируют не только загрязнение, производимое одним конкретным предприятием, но и общий результат (фон) стационарных и мобильных источников загрязнения, которые находятся и вне территории порта. В связи с этим возможно контролировать качество воздуха в целом, но точно определить источник загрязнения невозможно.

Сравнивая результаты измерений за 2010 год с результатами измерений за предыдущий год, можно сделать следующий вывод:

- показатели нормативов качества не изменились относительно концентраций озона, толуола, двуокиси азота и двуокиси серы - они до сих пор не превышают нормативы и целевые показатели качества воздуха;
- В 2010 году норматив качества воздуха по бензолу (среднегодовая концентрация бензола -  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) в 2009 году не был превышен на станции на ул. Твайка, а измерения на двух других станциях, установленных вблизи от РСЦ, производились в рабочей среде, к которой не относятся нормативы, утвержденные законодательством;
- в 2010 году норматив качества атмосферного воздуха относительно твердых частиц  $\text{PM}_{10}$  превышен 17 раз, при разрешенном превышении 35 раз в год, в то время как в 2009 году данный норматив был превышен 20 раз, а в 2008 году норматив качества атмосферного воздуха был превышен 15 раз, таким образом, показатели нормативов качества относительно твердых частиц  $\text{PM}_{10}$  немного отличаются. Тем не менее, качество воздуха относительно твердых частиц  $\text{PM}_{10}$  неизменно соответствует нормативам.

Норматив качества воздуха по бензолу с каждым годом будет понижаться (в 2008 году предельный показатель был  $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , в 2009 году –  $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , а в 2010 году он достиг постоянной величины –  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ).

Несмотря на то, что деятельность всех портовых предприятий классифицируется как загрязняющая деятельность категорий В или С, для которых требование использовать самые лучшие доступные технологии необязательно, применение самых лучших доступных технологий это способ наиболее эффективного уменьшения влияния на среду. Подтверждение этому – терминалы наливных грузов нового поколения, которые добровольно внедряют новые технологии и добились того, что жалоб от жителей относительно их

деятельности нет и во время их работы не зафиксировано значительное влияние на среду.

### 4.3. Качество почвы, грунта и грунтовых вод

Исследование грунта и грунтовых вод на территории РСП на левом берегу Даугавы начато уже в 2001 году. Работы проводит ООО „Vides Konsultāciju Birojs” в соответствии с заключенным договором. Цель работ – определить качество грунта и грунтовых вод, а тех местах, где обнаружено загрязнение определить его степень, а также оценить необходимость дополнительных исследований и работ по санации территории. Принимая во внимание результаты исследования и полученную информацию в 2005 году начато исследование качества среды и на правом берегу Даугавы.

Исследование грунтов и грунтовых вод включает в себя исследования ситуации на месте, визуальное наблюдение, установку стационарных колодцев для мониторинга (для регулярного мониторинга качества подземных вод), забор проб грунта и грунтовых вод, лабораторный анализ образцов, а также разработку рекомендаций для улучшения ситуации.

Многолетний мониторинг грунтовых вод на территории Рижского Свободного порта показал, что качество грунта и грунтовых вод на территории, принимая во внимание ее историческое использование для нужд производства, в значительной степени пострадало. Можно выделить следующие существующие и потенциальные источники загрязнения – места хранения горючего и заправки, места ремонта и мойки автомобилей, площадки, где разрезают и хранят металлолом, места несанкционированного выброса отходов, и плохое состояние канализационных сетей. Самое значительное историческое загрязнение обнаружено на территории следующих предприятий – ООО „Freja”, ООО „OVI Rīga”, ООО „Eko Osta”, ООО „OVI”, ООО „VL Bunkering”, А/О ”BLB Baltijas Termināls” и ООО „Woodison Terminal”. На большей части исследуемой территории загрязненность грунтов незначительна, в отдельных местах обнаружено загрязнение локального характера одним отдельным веществом (органическими веществами, активными соединениями поверхности, макрокомпонентами и соединениями азота).

ЛЦСГМ создала и поддерживает базу данных, содержащую информацию о загрязненных и потенциально загрязненных местах. Загрязненными считаются территории, относительно которых имеется достаточно данных для того, чтобы сделать вывод о виде, интенсивности и, в отдельных случаях, и об ареале загрязнения. Потенциально загрязненными считаются территории, относительно которых имеются подозрения, что там может быть загрязнение, но не хватает конкретных данных, и после тщательного обследования нередко оказывается, что территория не загрязнена. Список загрязненных и потенциально загрязненных мест на территории Рижского Свободного порта представлен в Приложении 1.

В соответствии с результатами исследований подтвердилась информация о том, что практически все загрязненные территории, упомянутые в базе данных

ЛЦСГМ, действительно являются загрязненными, кроме территорий ООО „Jūras vējš” и ООО „La Con”, исследование которых показало, что качество грунта и грунтовых вод не пострадало или пострадало в незначительной степени.

В 2010 году в соответствии с Рабочей программой „Оценка качества среды на правом берегу Даугавы на территории Рижского Свободного порта” были проведены исследования в четырех местах РСП – на территориях ООО „Baltic Container Terminal”, ООО „Kravu termināls”, ООО „LLS Baltic Container Services”, ООО „Man – Tess”. Цель исследовательских работ – определить качество среды на правом берегу Даугавы, а также оценить необходимость работ по санации территории (этап ориентировочного исследования). Исследование грунтов и грунтовых вод включает в себя установку колодцев, забор проб грунта и грунтовых вод, и лабораторный анализ их образцов.

Результаты исследований, проведенных в 2010 году:

- На территории ООО „Baltic Container Terminal” загрязнение нефтепродуктами не обнаружено, но в результате анализов выявлено загрязнение цинком;
- В западной части территории ООО „Kravu termināls” обнаружено местное, не очень интенсивное загрязнение нефтепродуктами, и почти на всей территории выявлено достаточно высокое содержание активных соединений поверхности;
- На территории ООО „LLS Baltic Container Services” во время исследований в грунте и грунтовых водах не обнаружено повышенное содержание нефтепродуктов, макрокомпонентов и соединений азота, установлено, что концентрации тяжелых металлов в образцах грунта с исследуемой территории в пределах нормы;
- На территории ООО „Man – Tess” загрязнение нефтепродуктами обнаружено в отдельных местах, не обнаружено повышенное содержание тяжелых металлов, в то же время, в грунтовых водах почти на всей территории выявлено загрязнение хозяйственного характера, в основном активными соединениями поверхности.

На отдельных территориях (A/S „Starts-Rīga”, ООО „Magnāts”, ООО „Vegastividor”) исследования не проводились.

Говоря о потенциально загрязненных территориях, в соответствии с результатами исследований подтвердилось наличие загрязнения на территории ООО „Vexoil Bunkering”, ООО „Latvijas Rietumu Termināls” и контрольного пункта Рижского Свободного порта, A/O „BMGS” и ООО „Port Magnat”, а регулярно проводимый мониторинг (в том числе и в 2010 году) грунтовых вод на территории ООО „Neste Latvija” и ООО „Latvija Statoil”, которые включены в Регистр только потому, что на данных территориях переваливают нефтепродукты, не подтвердил наличие загрязнения.

Однако результаты исследования территории ООО „Gaujas Granulas”, обозначенной потенциально загрязненной, говорят о том, что качество грунта и грунтовых вод на данной территории пострадало в незначительной степени и характеризуется как хорошее, тем не менее, рекомендуется проводить

регулярный мониторинг всех колодцев, размещенных на территории, для того чтобы в соответствии с его результатами в случае необходимости можно было планировать дальнейшие мероприятия по улучшению качества среды. Мониторинг, проведенный на данной территории в 2010 году, показал те же результаты что и в 2009 году.

Понимая всю важность вопросов, связанных с улучшением качества среды, еще до начала тщательных исследований УРСП задумывалось о том, как ликвидировать или уменьшить главным образом исторически сложившееся загрязнение. Следует подчеркнуть, что загрязнение данных территорий никоим образом не связано ни с деятельностью Управления Рижского Свободного порта, ни с деятельностью нынешних арендаторов земли. Тем не менее, осознавая необходимость не допускать и уменьшать загрязнение акватории и территории Рижского Свободного порта, в работе по санации активно участвует как Управление Рижского Свободного порта, так и соответствующие предприятия.

Так в 2010 году подготовлено технико-экономическое обоснование для проведения работ по санации исторически загрязненных мест на территории РСРП – акватории порта Зиемас и пруда Роню с целью привлечения финансирования со стороны ЕС для реализации проекта

В рамках разработки технико-экономического обоснования для санации обеих территорий было проведено исследование исторического загрязнения донных осадков в акватории порта Зиемас и пруда Роню Рижского Свободного порта, а также оценка качества грунта и грунтовых вод. Полученные данные были сопоставлены с результатами ранее проведенного исследования и предельными показателями загрязнения в соответствии с требованиями Правил КМ №475 „Процедура очистки и углубления наземных водных объектов и акватории порта”(13.06.2006). На основании полученных результатов была оценена необходимость выемки загрязненного грунта и подсчитаны его объемы. Согласно подсчетам, необходимый объем выемки в пруду Роню составляет 78 640 м<sup>3</sup>, а в порту Зиемас - 265 200 м<sup>3</sup> загрязненных осадков. После определения объема загрязненных осадков, были проанализированы различные альтернативы проведения работ по санации, рассмотрены различные технологии по санации и произведен индикативный расчет расходов для предложенных альтернатив.

#### **4.4. Санация загрязненных территорий**

УРСРП в 2010 году продолжило работы по санации территорий с историческим загрязнением, начатые уже в 1998 году (бывшие территории Советской армии и промышленных предприятий: ООО „OVI Rīga“, ООО „Eko Osta“, ООО „VL Bunkering” и ООО „Woodison Terminal”) и возобновленные в 2009 году работы на территории бывшего суперфосфатного завода и свалки отходов, ныне занимаемой А/О BLB „Baltijas Termināls”.

Для того чтобы мотивировать предприятия осуществлять работы по санации с целью ликвидации чужого загрязнения, Правление Рижского порта в 1999 году приняло решение об утверждении механизма поддержки подобных работ по

оздоровлению среды. Было принято решение компенсировать арендаторам земельных участков затраты по санации земли в размере до 50% от годовой платы за аренду земли

В районе Яунмилгрависа территории ООО „OVI Rīga”, ООО „ Woodison Terminal”, ООО „Eko Osta”, ООО „VL Bunkering” и ООО „OVI” являются наиболее загрязненными нефтепродуктами. На этих территориях загрязнение накапливалось в течение 100 лет. Современные арендаторы данных территорий получили загрязнение в наследство от предыдущих хозяев, которыми в основном были военные базы Советской армии или военные предприятия.

**ООО “ Eko Osta”**- территория, арендуемая данным предприятием (ул. Твайка 39) исторически использовалась для хранения и перевалки нефтепродуктов. Во времена Советского Союза на данной территории находился склад горючего военно-морской базы. В результате этого грунт и грунтовые воды сильно загрязнены. Толщина плавающего слоя нефтепродуктов над грунтовыми водами на территории ООО “ Eko Osta” колеблется от 0,37 м до 0,957 м. На этой территории работы по санации проводились с 2004 года.

**ООО “Woodison Terminal”** - территория, арендуемая данным предприятием (ул. Твайка 39), более чем 100 лет используется для хранения и перевалки нефтепродуктов, как для гражданских, так и для военных нужд. В результате многолетней эксплуатации почва, грунт и грунтовые воды сильно загрязнены.

В результате загрязнения грунтовых вод нефтепродуктами образовался плавающий слой, толщина которого в некоторых местах превышает 1 метр. В 2006 году в результате работ ООО “ Eko Osta” и ООО “Vudisona Termināls” (ныне - ООО “Woodison Terminal”) обнаружили наличие плавающего слоя толщиной 1,8 м. Согласно данным наблюдения за 2010 год толщина плавающего слоя нефтепродуктов на данной территории уменьшилась до 0,68 м.

**ООО “OVI Rīga”** – загрязнение нефтепродуктами территории данного предприятия (ул. Твайка 35) началось в 1872 году, когда здесь находился нефтемасленный завод. В начале работы этого завода все отходы производства размещали на территории предприятия. Работы по исследованию и санации грунта были начаты в 1998 году. В процессе работ был определен ареал распространения плавающего слоя нефтепродуктов - 24 400 м<sup>2</sup> и примерный объем чистых нефтепродуктов - 1480 м<sup>3</sup>. Было обнаружено что, плавающие нефтепродукты напрямую попадают в проток Саркандаугавы.

В 2010 году на территории, арендуемой ООО “OVI Rīga”, было откачено 242,4 м<sup>3</sup> загрязненных нефтепродуктами вод, в т.ч. 20,2 м<sup>3</sup> эмульсии нефтепродуктов. В результате откачки наблюдалось значительное уменьшение толщины плавающего слоя в скважинах. Тем не менее, возобновление толщины плавающего слоя наблюдается после каждого выключения системы откачки, что подтверждает необходимость дальнейшей длительной и комплексной эксплуатации системы откачки.

**ООО “ОВИ”**- на территории, арендуемой данным предприятием (ул. Твайка 35) в результате многолетнего хранения и перевалки нефтепродуктов появилось значительное загрязнение грунта и грунтовых вод. Нефтепродукты на территорию, арендуемую ООО “ОВИ”, вместе с потоком грунтовых вод попадают и со стороны ООО “ Woodison Terminal ”. Общая площадь плавающего слоя нефтепродуктов составляет 20 000 м<sup>2</sup>, плавающий слой содержит 280 м<sup>3</sup> нефтепродуктов, в т.ч. 180 м<sup>3</sup> - в плавающей или в мобильной фракции, который двигается в сторону Саркандаугавы.

**ООО “VL Bunkering”**- на территории данного предприятия (ул. Твайка 68) зафиксирована толщина плавающего слоя нефтепродуктов от 0,41 до 0,63 м. Наибольшая плотность плавающего слоя обнаружена у сливных-наливных ж-д эстакад. В 2010 году откачаны и сданы на очистные сооружения 115 м<sup>3</sup> загрязненных нефтепродуктами вод и 1,9 м<sup>3</sup> эмульсии нефтепродуктов.

В 2010 году продолжены санационные работы в местах исторического загрязнения на территории, арендуемой А/О **“BLB Baltijas Termināls”**, там где обнаружено значительное историческое загрязнение грунта и грунтовых вод тяжелыми металлами и наибольшая толщина слоя шлаков. Для санации загрязненных тяжелыми металлами грунтовых вод применяется воздействие раствора кальцинированной соды на сернокислый щелок. В результате обмена медь, свинец, цинк и другие тяжелые металлы превращаются в плохо растворимые в воде карбонатные соединения. В 2010 году были устроены пять новых траншей для размещения кальцинированной соды, общая длина – 100 м. Для работ по санации были использованы 5 тонн содового порошка (в 2004 – 2009 годах в целом использованы 49 тонн содового порошка).

В 2010 году были продолжены подготовительные работы для реализации проекта **„Дополнительное исследование исторически загрязненной территории Саркандаугавы и актуализация проектной документации ”**. Средства для реализации проекта по санации выделила Швейцарская конфедерация в рамках программы сотрудничества Латвии и Швейцарии „Swiss Contribution”. В рамках данного проекта предполагается провести работы по санации территорий ООО „VL Bunkering”, ООО „Eko Osta”, ООО „Woodison terminal”, ООО „ОВИ” и дополнительные исследования на территории ООО „ОВИ Rīga”

**ООО “Freja”**- работы по санации территории, арендуемой данным предприятием (ул. Флотес 14), были начаты в 1999 году. Исследования показали, что грунты содержат высокую концентрацию тяжелых металлов, это связано с тем, что данная территория ранее использовалась для ремонта судов и разрезания обломков судов. Проведены работы по санации. С 2008 года проводится мониторинг.

#### 4.5. Качество наземных вод

**Наземные воды** - на качество (включая как экологические, так и химические показатели) наземных вод (Даугава и ее притоки) на территории РСРП может повлиять нахождение судов в порту, а также сброс сточных вод (дождевых,

производственных, бытовых) из систем предприятий, расположенных на берегу и из системы Рижской городской канализации.

В 2010 году качество воды Даугавы определялось 4 раза в год. Во время работы над Отчетом об охране были использованы данные о качестве воды Даугавы, но общая оценка качества воды, которую готовит ЛЦСГМ, будет готова только в конце года. Поэтому была проведена лишь предварительная оценка данных, согласно которой в местах наблюдения в 2010 году вода соответствует показателям среднего экологического качества (характеристика качества по худшему показателю). Надо отметить, что мониторинг качества воды реки Даугавы показывает не только влияние работы РСП, но и общую картину качества воды, ведь, как уже упоминалось ранее, в реку впадают сточные воды Рижской городской канализации, также часть загрязненных вод приносит течение. Тем не менее, принимая во внимание общую нагрузку, качество воды Даугавы на территории РСП оценивается как среднее.

Для обеспечения безопасного судоходства необходимо регулярно проводить работы по углублению дна реки Даугавы. Как дноуглубительные работы, так и размещение грунта оказывают влияние на состояние среды. Дноуглубительные работы наносят значительный урон биологическим ресурсам морской среды, включая уменьшение концентрации растворенного кислорода, гибель гидробионтов в результате воздействия ковша землечерпалки в “грязевом шлейфе”, при всасывании воды землесосами на землесосных снарядах;

Для уменьшения воздействия на среду УРСП разработало различные организационные и инженерно-технические мероприятия, которые осуществляются в двух главных направлениях:

- ограничение дноуглубительных работ в зависимости от годовых гидробиологических и гидрометеорологических условий;
- усовершенствование всего технологического комплекса дноуглубительных работ.

Тем не менее, вышеуказанное влияние невозможно полностью предотвратить, поэтому перед началом дноуглубительных работ, в конкретном месте проводится рыбохозяйственная оценка, также предоставляются условия относительно тех периодов, когда можно проводить данные работы, чтобы снизить возможный ущерб. Агенство рыбного хозяйства также подсчитывает ущерб, нанесенный среде, которой УРСП компенсирует деньгами. УРСП каждый год запускает мальков в Даугаву в соответствии с расчетами, проведенными в рамках экспертной оценки Агенства рыбных ресурсов.

**Качество донных осадков.** Перед проведением дноуглубительных работ берутся заборы грунта и проводится их лабораторный анализ для того чтобы определить качество осадков и выбрать наиболее оптимальный вариант для размещения и использования. Поэтому учереждения по надзору за состоянием окружающей среды получают своевременную информацию о месте проведения дноуглубительных работ, их объеме, используемых технологиях своевременно и выдают соответствующие разрешения. Соблюдаются все требования и указания учереждений по надзору за состоянием окружающей среды относительно проведения работ с тем, чтобы максимально уменьшить

воздействие на окружающую среду. При проверке качества донных осадков превышений предельных показателей по качеству не обнаружено, поэтому размещение донных осадков разрешено Государственной Службой охраны среды.

В 2010 году было вычерпано и складировано 716 835 м<sup>3</sup> грунта. В период с 2001 по 2010 годы общий объем вычерпанного грунта для поддержания глубин основного фарватера составил 7 409 074 м<sup>3</sup>. С 2005-2006 года вымытый грунт размещают на временных площадках для складирования грунта на Кундзинсале и на острове Криеву. С 2005 года на Кундзинсале размещены 2 433 790 м<sup>3</sup> грунта, из которых 987 000 м<sup>3</sup> грунта размещены в 2009 году. На острове Криеву с 2006 года размещены 2 053 722 м<sup>3</sup> грунта, в 2010 году грунт на данной площадке не размещался.

#### 4.6. Сточные воды и их обработка

В результате деятельности предприятий и учреждений, работающих на берегу, появляются 3 вида сточных вод – бытовые стоки, производственные стоки и дождевые сточные воды.

**Бытовые стоки** с большей части территории РСП отводятся в Рижскую централизованную сеть канализации. Каждое предприятие заключило договор о приеме данных стоков, качестве и других условиях с ООО „Rīgas Ūdens”, которое обслуживает данную сеть. Если бытовые стоки не отводятся вместе с производственными стоками, то для них обычно не проводится тестирование по качеству. Соответствие критериям контролирует ООО „Rīgas Ūdens” в выборочном порядке.

На объектах, вблизи которых не имеются городские сети канализации, построены местные био-очистные сооружения или выгребные ямы. И в этом случае также важно проверять являются ли эти био-очистные сооружения или выгребные ямы герметичными, следить за тем, чтобы отходы регулярно вывозились и таким образом не создавалось бы загрязнения территории.

**Производственные стоки** перед отводом в сети городской бытовой канализации, в коллекторы городской дождевой канализации или в окружающую среду необходимо очистить.

**Ливневые стоки** образуются на территории Свободного порта в результате атмосферных осадков, которые стекают с крыш, а также с внутренних путей, грузовых площадок и других территорий. Ливневые стоки, собранные на территории, в соответствии с разрешением категории В отводятся в систему городской ливневой канализации или в среду. На территории РСП расположены несколько выводов городской сети ливневой канализации в Даугаву: в Болдерае, в Ринужи, в Вецмилгрависе, в Яунмилгрависе, в Саркандаугаве и т.д. Места вывода сети есть также в Аудупе и канале Хапака, который затем впадает в Даугаву. На территории Рижского Свободного порта работают 15 локальных установок по очистке ливневых стоков, в основном в районе Экспортосты, в Ринужи и на Кундзиньсале.

#### 4.7. Управление судовыми отходами

9 декабря 2010 года Правление Рижского Свободного порта утвердило „План управления судовыми отходами в Рижском Свободном порту” на следующие три года. В связи с утверждением данного документа План управления судовыми отходами, утвержденный 18 декабря 2007 года, более недействителен.

В Рижском Свободном порту действует система по – special – fee. Это значит, что при предоставлении санитарных услуг со всех судов удерживается санитарный сбор. Санитарный сбор включает в себя прием всех видов отходов и загрязненных вод, кроме загрязненных балластных вод и вод для мытья цистерн. Пассажирские суда, круизные суда и рыболовецкие суда выплачивают сбор в соответствии с фактически сданным количеством отходов.

ООО “Еко Оста” является предприятием, которое занимается сбором и утилизацией судовых отходов (сточных вод, бытовых отходов, твердых нефтесодержащих отходов, нефтесодержащих вод).

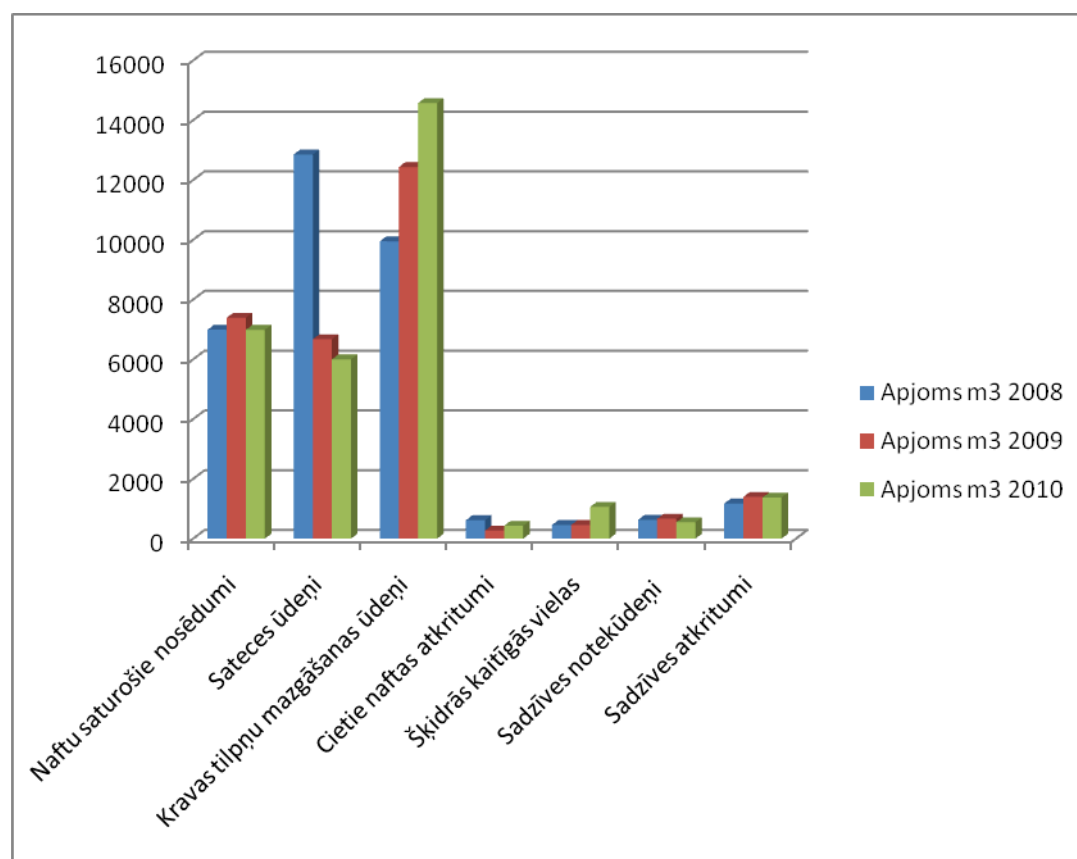


Схема 4 Сравнение объемов отходов (м<sup>3</sup>), собранных ООО „Еко Оста”, 2008-2010 гг.

Грузовые отходы должны быть приняты и утилизированы отправителем или получателем груза, или, лицензированным приемщиком отходов на основании

индивидуальной договоренности за отдельную плату, т.е. данная услуга не включена в санитарный сбор.

Балластные воды, воды для мытья емкостей и нефтесодержащие воды из машинного отделения судна доставляются на очистные сооружения для нефтесодержащих вод Рижского Свободного порта в Яунмилгрависе для очистки и дальнейшей утилизации. В соответствии с современной технологией загрязненные воды разных видов смешиваются в трюмах специально оборудованных судов-сборщиков, поэтому невозможно применить технологический процесс очистки в зависимости от концентрации нефтепродуктов. В то же время, в процессе сборки загрязненных вод делается все возможное, чтобы воды с таким видом загрязнения, которое невозможно очистить на очистных сооружениях, не смешивались или не принимались. Очистные сооружения могут одновременно принять до 4000 м<sup>3</sup> загрязненных нефтепродуктами вод.

**Сточные воды (ляльные воды).** В соответствии с конвенцией MARPOL 73/78 большая часть судов имеет законное право сбросить бытовые стоки в море на расстоянии 12 миль от берега, поэтому бытовые стоки в основном сдают те суда, которые находятся в порту более длительное время. В акватории Рижского свободного порта запрещено отводить судовые бытовые стоки. В акватории Рижского свободного порта клапаны системы откачки загрязненных вод должны быть закрыты и опечатаны. В 2010 году ООО “Eko Osta” собрало и вывезло на Болдерайские био-очистные установки 547 м<sup>3</sup> бытовых стоков.

**Бытовые отходы** могут быть как судовыми, так и грузовыми. Отправитель или получатель груза обеспечивает утилизацию остатков груза в соответствии с требованиями нормативных актов. Более значительные объемы упакованных твердых судовых отходов собирают на причале, возле которого находится судно. Собранные отходы сдаются на полигон отходов Гетлини. ООО “Eko Osta” передает собранные бытовые отходы ООО „L&T”. В 200 году ООО “Eko Osta” собрало и сдало ООО „L&T” 1 376 м<sup>3</sup> бытовых отходов.

ООО „Eko Osta” утилизирует собранные **твердые нефтяные отходы** на своих очистных установках. В 2010 году ООО „Eko Osta” собрало и утилизировало 431 м<sup>3</sup> таких отходов. В 2010 году ООО „Eko Osta” собрало и утилизировало 5 998 м<sup>3</sup> **сточных вод** и 6 985 м<sup>3</sup> **нефтесодержащего шлама**.

**Загрязненные балластные воды** появляются в результате того, что суда используют грузовые емкости как балластные емкости. Объем подобных балластных вод, которые должны быть сданы в порту перед повторной загрузкой судна, может составить примерно 30% от общей грузоподъемности судна. В 2010 году ООО “Eko Osta” собрало и очистило 14 571 м<sup>3</sup> вод для мытья емкостей и загрязненного балласта.

Предприятия должны сами обеспечивать утилизацию отходов, появившихся на территории портовых предприятий, заключая договоры с лицензированными организациями, или получив необходимые разрешения на утилизацию отходов своими силами.

#### 4.8. Случаи утечки химических веществ или смесей в 2010 году

В 2010 году в Рижском Свободном порту в целом были зарегистрированы 9 случаев утечки нефтепродуктов, из-за которых небольшие объемы нефтепродуктов проникли в акваторию. Для сбора продуктов были использованы различные абсорбенты (боны, солома и т.д.), поэтому количество собранных нефтепродуктов нельзя определить по весу, а лишь по объему собранного материала. В целом, в процессе ликвидации последствий загрязнения было собрано 68 м<sup>3</sup> загрязненных вод и 241 кг нефтепродуктов.

Во всех упомянутых случаях ООО „Еко Оста” незамедлительно провело работы по сбору нефтепродуктов с тем, чтобы уменьшить ущерб, нанесенный окружающей среде.

#### 4.9. Шум и вибрация

На территории предприятий РСП основными источниками шума являются технологическое оборудование, железнодорожные подъездные пути и автодороги. Работа источников шумов, расположенных в центральной части территории и вдали от жилой застройки, является незначительной на фоне общего объема шумов.

До сих пор жителям казалось, что наиболее непереносимым является шум, производимый в результате железнодорожных перевозок в тех местах, где железная дорога идет рядом с жилыми домами (даже на расстоянии 30 м: ул. Твайка, ул. Эзера, Даугавгрива). Надо иметь в виду, что железнодорожные подъездные пути в данных местах находятся уже давно, к тому же эффективные мероприятия по снижению уровня шума являются высокочрезвычайно затратными. Тем не менее, РСП пытался найти возможные решения для этих проблемных участков. Так, например, ООО „MAN-TESS” произвело перенос железнодорожных подъездных путей на 50 м дальше от многоквартирного жилого дома на ул. Твайка 54, и сделало переезд на ул. Твайка более безопасным. Последним осуществленным проектом является строительство противозумной стены в Даугавгриве вдоль железнодорожного подъездного пути в 2005 году.

#### 4.10. Охраняемые территории и биологическое разнообразие

На территории Рижского свободного порта в данный момент находятся две особо охраняемые природные территории и один микрозаказник : **природный заказник „Kģēmerģ”** и **островок Милестибас**, который является частью Природного парка „Pieģģra”, а также **микрозаказник** на лугах Спилвес. Территория Рижского Свободного порта непосредственно граничит с природным заказником „Vecdaugava” и Природным парком “Pieģģra”, который включает природный заказник „Daugavģģiva”. Надо отметить, что за управление и содержание особо охраняемых территорий в соответствии с их природоохранными планами отвечают администрации данных территорий, или, если таковых нет, определенные учреждения - для

Кремерского заказника это Рижская Дума, для природного парка „Piejūra” – Управление Охраны Среды.

Природный заказник „Krēmeri” был основан для того чтобы сохранить важные места гнездования птиц в Риге. В 2009 году в ПЗ „Krēmeri” посередине озера была установлена плавающая платформа и были скошены заросли тростника на территории площадью 2,7 га. В 2010 году работы по скашиванию тростника были продолжены в том же объеме. В 2010 году во время обследования заказника биологи обнаружили колонию из 20-30 пар чайки обыкновенной, а также таких птиц как чибис (1 пара), серая цапля (2 экз.), кряква (3 самца), лебедь-шипун (2 птицы), чирок-трескунок (1 самец), камышовый лунь (1 самец).

В 2009 году УРСП провело работы по благоустройству ПЗ „Krēmeri”, во время которых были скошены заросли тростника и рогоза на территории площадью 2,7 га в восточной и северной части заказника. В 2009 году в открытом водоеме было устроено искусственный остров для гнездования птиц. После обследования заказника в 2009 году орнитологи сделали вывод, что там могли гнездовать несколько десятков пар озерных чаек.

Колония чайки обыкновенной в ПЗ „Krēmeri”- это хороший результат, принимая во внимание тот факт, что гнезда чайки обыкновенной в этом месте не наблюдались в течение нескольких лет. В связи с тем, что платформа была установлена как альтернативное место для гнездования птиц, если птицы лишатся своих гнезд на крышах в районе Даугавгривы, неудивительно, что в 2010 году на плавучей платформе гнезд не обнаружено. Прделанные биотехнические работы можно однозначно оценить как значительные мероприятия по привлечению птиц для гнездования в ПЗ.

**Природный парк „Piejūra”** был создан уже в 1962 году. **Островок Милестибас** является заказником природного парка „Piejūra”. Цель его создания является обеспечение сохранения и долговременного развития природных видов и биотопов.

В соответствии с рекомендациями орнитологов в 2009 году УРСП провело работы по реконструкции биотопов на острове Милестибас, в результате была увеличена площадь открытых водоемов, созданы два искусственных озера для гнездования птиц и устроено место для гнездования. При обследовании островка Милестибас в 2010 году гнездовой водоплавающих птиц на плавучей платформе не обнаружено. Искусственные островки были осмотрены с расстояния, тем не менее, вряд ли там гнездились водоплавающие.

В 2010 году во время обследования территории РСП орнитологи обнаружили еще два мест, где гнездится охраняемый вид европейского значения - речная крачка. Одно из мест – на юге Мангальсалы на крыше предприятия „Gamma A”- там обнаружены 60-65 гнезд птиц данного вида. Вторая колония находится на юге Кундзиньсалы, на крыше одного из складов обнаружены 49 гнезд.

## 5. РЕЗЮМЕ

Система управления качеством в соответствии с требованиями международного стандарта ISO 9001:2000 и система управления средой в соответствии с требованиями международного стандарта ISO 14001:2004 внедрены и поддерживаются Управлением Рижского Свободного порта.

Компания *Bureau Veritas Quality International*, которая является мировым лидером в области оценки соответствия и оказания данных услуг, проводит регулярную сертификацию и аудит системы управления средой.

В рамках системы управления средой разработана и утверждена экологическая политика Рижского Свободного порта, основная цель которой: добиться того, чтобы Рижский Свободный порт стал одним из наиболее экологически благоприятных портов Северо-восточного региона Балтийского моря. Одним из разработанных мероприятий для достижения данной цели является представление более подробной информации обществу и партнерам по сотрудничеству относительно политики в области управления средой, ее целей и задач, а также относительно осуществленных мероприятий в области охраны окружающей среды, в соответствии с которыми подготовлен Отчет о состоянии и охране окружающей среды Рижского Свободного порта за 2010 год.

Для безопасности судоходства и для сохранения качества среды важно чтобы в РСП заходили суда с большей грузоподъемностью. **Грузооборот** (морские перевозки) в Рижском Свободном порту непрерывно растет и в 2010 году он достиг 30,48 миллионов тонн.

**Программа развития Рижского Свободного порта на 2009 – 2018 годы** вступила в силу в 2009 году после утверждения данной Программы Советом портов. (С Программой развития можно ознакомиться на Интернет - странице Рижского Свободного порта <https://www.rop.lv/lv/klientiem-un-investoriem/attistibas-programma.html>).

**Отчет о состоянии и охране окружающей среды** является частью **Программы развития**. Главная задача Отчета о состоянии и охране окружающей среды – добиться того чтобы в процессе реализации Программы развития были приняты во внимание все природоохранные и социальные аспекты. (С Отчетом о состоянии и охране окружающей среды можно ознакомиться на Интернет - странице Рижского Свободного порта <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/vide/vides-parskati.html>).

В рамках Отчета о состоянии и охране окружающей среды был разработан **План экологического управления (ПЭУ)**, предусматривающий мероприятия по уменьшению воздействия на окружающую среду и мероприятия по мониторингу состояния окружающей среды. В 2010 году УРСП осуществило ряд мероприятий в рамках Плана экологического управления.

В связи с тем, что Управление Рижского Свободного порта является учреждением, которое отвечает за управление судовыми отходами,

загрязненными водами в Рижском Свободном порту, а также за разработку плана управления судовыми отходами, был подготовлен и 9 декабря 2010 года утвержден новый **План управления судовыми отходами в Рижском Свободном порту.**

Начиная работу на территории, каждый оператор подает письменную заявку соответствующему региональному Управлению среды, сообщая о запланированном в РСП проекте развития порта и об оборудовании, если это необходимо в соответствии с законом от 14.10.1998 „Об оценке воздействия на окружающую среду” и согласно соответствующим Правилам КМ. Региональное Управление среды проводит предварительную оценку. Если Государственное бюро по контролю над состоянием окружающей среды принимает решение применить **процедуру оценки воздействия на окружающую среду**, оператор проводит полную оценку воздействия на окружающую среду. Процедура оценки воздействия на окружающую среду дает возможность выбрать наиболее эффективные технологии для запланированной деятельности, с тем, чтобы предотвратить ущерб для окружающей среды и избежать снижения качества жизни населения. УРСП оказывает техническую и консультационную поддержку операторам при получении разрешений и лицензий, а также при проведении Процедуры оценки воздействия на окружающую среду. Для ведения запланированной деятельности на территории РСП необходимо получить разрешение РСП.

Согласно требованиям Правил КМ № 532 от 19.07.2005 „Правила процедуры определения риска промышленной аварии и мероприятия по уменьшению риска”, на территории РСП есть 12 объектов, для которых необходимо подготовить определенные документы для определения риска промышленной аварии и мероприятий по уменьшению риск. Предприятия подготовили нужные документы.

На территории РСП осуществляются грузовые операции с **опасными химическими веществами**, производятся химических веществ, применяя физические методы, химические вещества также используются для нужд производства, таким образом, на предприятиях появляются опасные отходы. За вещества, которые предприятия используют для своей работы, их соответствующую маркировку, утилизацию, обучение персонала отвечают сами предприятия, в соответствии с разрешением на загрязняющую деятельность категории В или условиями удостоверения С, а также в соответствии с законодательными актами.

Управление порта осуществляет общий надзор относительно соблюдения Правил КМ №1060 от 15 сентября 2009 года „Правила перемещения опасных и загрязняющих грузов и контроля в портах ” на соответствующей территории порта. Причал или терминал, переваливающие грузы, или район повышенной опасности не имеет право начинать свою деятельность до того как УМБВ ГСОС не утвердит план по ликвидации последствий аварийной утечки нефти - и химических продуктов. Оператор причала или терминала несет полную ответственность за выполнение данных требований.

На основании требований Правил КМ №.82 от 05.02.2008 „ Типовые требования при подготовке плана действий в случае непредвиденного загрязнения в портах, на причалах, у группы причалов и на нефтетерминалах или терминалах химических веществ ” 15 января 2009 года был утвержден **План действий в случае непредвиденного загрязнения в Рижском Свободном порту**. Это внутренний нормативный акт, который изучают заинтересованные стороны и предприятия, работающие на территории Свободного порта. В 2010 году была проведена актуализация **Плана действий в случае непредвиденного загрязнения в Рижском Свободном порту**.

На территории РСП проводится **мониторинг качества воздуха, воды и грунтовых вод, донных осадков (выборочно), качества очистки сточных вод, а также мониторинг состояния находящихся на территории РСП колоний приоритетных видов птиц Европейского Союза, встречающихся в Латвии**.

На территории РСП создана система мониторинга, которая обеспечивает **мониторинг качества воздуха** - На территории Свободного порта и прилегающих территориях установлены 3 станции OPSIS типа ДОАС (дифференциальная спектроскопия оптической абсорбции).

**Мониторинг качества грунта и грунтовых вод.** Исследование грунта и грунтовых вод на территории РСП производится по инициативе Управления Рижского Свободного порта, программа действий согласовывается с Государственной Службой Охраны Среды. С 2005 года количество мониторинговых колодцев возросло и в 2010 году на левом берегу Даугавы данные получены, используя 144 колодца (скважины) для мониторинга грунтовых вод, а на правом берегу - 175 скважин.

**Контроль качества водоемов (наземных вод).** Латвийский Центр Среды, и метеорологии осуществляет контроль качества водоемов (наземных вод) в рамках Государственной программы мониторинга среды. Качество воды определяется по следующим показателям: минимальное количество кислорода, биологическое потребление кислорода (БПК<sub>5</sub>) содержание, азотных соединений и общий фосфор.

#### **Мониторинг качества очистки сточных вод**

Если производственные стоки отводятся в Рижскую централизованную сеть канализации, то в договоре, заключенном с ООО „Rīgas Ūdens”, оговаривается, какие загрязняющие вещества и в какой концентрации могут содержаться в стоках, и как часто необходимо проводить контроль качества отводимых стоков. Обычно мониторинг осуществляет ООО „Rīgas Ūdens” в выборочном порядке.

**Мониторинг качества донных осадков.** Качество донных осадков определяется в тех местах, где планируется производить работы по дноуглублению, в рамках процесса ОВОС, а также в выборочном порядке на отдельных обследуемых территориях.

### **Мониторинг состояния ООПТ, находящихся на территории РСП.**

В соответствии с договором мониторинг осуществляет Институт Биологии Латвийского Государственного Университета, и в 2010 году было проведено обследование острова Журку, природного заказника „Kģemeģi” и островка Милестибас.

Сравнивая результаты **мониторинга качества воздуха**, проведенного Латвийским Центром Среды, геологии и метеорологии в 2010 году, с нормативами и целевыми показателями эмиссии загрязняющих веществ, можно сделать следующий вывод:

- Относительно **озона** – качество воздуха соответствует требованиям;
- Относительно **твердых частиц РМ<sub>10</sub>** - качество воздуха соответствует требованиям;
- Установленный недельный целевой показатель по **толуолу** в 2010 году не был превышен;
- Относительно **бензола** - в целом превышения среднегодовой концентрации бензола не наблюдалось и норматив качества воздуха выполнен;
- в течение года превышение норматива по **диоксиду азота** не наблюдалось;
- В 2010 году Латвийский Центр Среды, геологии и метеорологии не зафиксировал ни одного случая превышения норматива по **диоксиду серы**.

В 2010 году на всей территории Рижского Свободного порта были проведен ежегодный **мониторинг грунтовых вод**, и продолжены начатые работы, поддерживая существующую сеть мониторинга. В 2010 году были также проведены исследования на территориях ООО „Baltic Container Terminal”, ООО „Kravu termināls”, ООО „LLS Baltic Container Services”, ООО „Man – Tess”.

УРСП в 2010 году продолжило работы по санации территорий с историческим загрязнением: ООО“OVI Rīga“, ООО “ Eko Osta”, ООО„VL Bunkering” и ООО “ Woodison Terminal”.

Так в 2010 году подготовлено технико-экономическое обоснование для проведения работ по санации исторически загрязненных мест на территории РСП – **акватории порта Зиемас и пруда Роню** с целью привлечения финансирования со стороны ЕС для реализации проекта.

В соответствии с предварительными данными **качество воды** Даугавы на территории РСП в 2010 году оценивается как среднее.

Была собрана информация относительно случаев **утечки** химических веществ или их смесей, зарегистрированных в 2010 году в акватории Рижского Свободного порта. В целом, в акватории были зарегистрированы 9 случаев утечки.

В 2010 году, продолжая уже начатую работу, были обследованы важные для птиц территории РСП. В Природном заказнике „**Krēmeri**” была обнаружена колония из 20-30 пар чайки обыкновенной, что можно считать хорошим результатом, принимая во внимание тот факт, что гнезда чайки обыкновенной в этом месте не наблюдались в течение нескольких лет. В 2010 году работы по скашиванию тростника были продолжены в том же объеме что и в прошлом году – на территории 2,7 га. Прделанные биотехнические работы можно однозначно оценить как значительные мероприятия по привлечению птиц для гнездования в ПЗ. На островке Милестибас не обнаружено гнездовой водоплавающих птиц на плавучей платформе, установленной в 2010 году.

В 2010 году во время обследования территории РСП орнитологи обнаружили еще две крыши, где гнездится охраняемый вид европейского значения - речная крачка (на юге Мангальсалы на крыше предприятия „Gamma A” обнаружены 60-65 гнезд речной крачки, и на юге Кундзиньсалы, на крыше одного из складов обнаружены 49 гнезд).

Работая в соответствии с существующими законодательными актами в области охраны среды, УРСП разработало свою политику по охране среды, которая содержит долгосрочную цель: добиться того, чтобы Рижский Свободный порт стал одним из наиболее экологически благоприятных портов Северо-восточного региона Балтийского моря. Для этого УРСП не только осуществляет деятельность в соответствии с законодательными актами, но и организует дополнительный мониторинг состояния окружающей среды, реализует мероприятия по сохранению природного разнообразия и поддерживает операторов при выполнении требований природоохранительного законодательства и выборе наиболее экологически благоприятных технологий.

## Приложение 1

Список загрязненных территорий согласно базе данных ЛЦСГМ:

№	Название	Адрес	Характеристика
1.	ООО „Freja”	Флотес 14	Территория бывшей советской военной базы - долгие годы использовалась как промышленная территория, загрязнение грунта и грунтовых вод тяжелыми металлами и нефтепродуктами.
2.	ООО „KRS”	Волеру 1	Загрязнение грунта и грунтовых вод различными химическими веществами, в связи с судоремонтными работами, металлообработкой и покраской под открытым небом. На территории обнаружены отходы краски, лаков, чернил и адгезивные отходы.
3.	ООО „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca”	Флотес 2	Загрязнение грунта и грунтовых вод, которое возникло на территории из-за судоремонтных работ в течение более чем 50 лет.
4.	ООО „La Con”	Флотес 6/8	Бывшая советская топливная база – в течение десятилетий на территории находились автопарк и топливная база гарнизон советского флота, поэтому на территории обнаружено загрязнение грунта и грунтовых вод тяжелыми металлами и нефтепродуктами.
5.	А/О „Bolderāja” бывшие очистные сооружения	Зила 25	В течение 38 лет на территории работали очистные сооружения и котельная. На территории сохранился загрязненный шлам (синтетические активные соединения поверхности, железо, различные органические вещества, соединения сульфатов, соединения азота), а вблизи бывшей котельной обнаружено загрязнение нефтепродуктами.
6.	ООО „Rīgas jūras osta Voleri”	Зила 5а	С 1979 года на территории проводились судоремонтные работы, поэтому обнаружено загрязнение грунта и грунтовых вод нефтепродуктами.
7.	ООО „Vižņi”	Зила 5	В течение 25 лет проводились судоремонтные работы, хранение металлолома и сварочные работы, поэтому обнаружено загрязнение грунта и грунтовых вод медью и цинком.
8.	ООО „Spēja”	Зила 3	Бывшая „Latvijas urģu kuģniecība”, обнаружено загрязнение грунтовых вод синтетическими активными соединениями поверхности.
9.	ООО „Jūras vējš”	Болдерайское шоссе	В течение 25 лет хранилась и ремонтировалась техника. Обнаружено

**ОТЧЕТ ОБ ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ  
УПРАВЛЕНИЯ РИЖСКОГО СВОБОДНОГО ПОРТА ЗА 2010 ГОД**

№	Название	Адрес	Характеристика
		б/№.	загрязнение грунтовых вод медью и цинком, нефтепродуктами.
10.	ООО „Universālremonts”	Волеру 1а	в течение 36 лет территория использовалась для нужд мастерской по ремонту землесосов и заправочной станции, в результате обнаружено загрязнение грунта и грунтовых вод нефтепродуктами и синтетическими активными соединениями поверхности.
11.	А/О „Krēmeri”, бывшее Латвийское речное пароходство	Зила 3	В течение 25 лет проводились работы по ремонту дноуглубительного оборудования и судов, в результате обнаружено загрязнение грунта нефтепродуктами, а в грунтовых водах зарегистрирован повышенный химический показатель потребления кислорода (признак загрязнения).
12.	ООО „Man-Tess”	Твайка 7а	На территории было деревообрабатывающее производство, котельная. Зафиксировано историческое загрязнение нефтепродуктами.
13.	А/О „Starts-Rīga”	Твайка 68а	На территории зафиксировано историческое загрязнение нефтепродуктами, свинцом и его соединениями. Возможна миграция загрязнения с соседних территорий. В период с 1963 по 1975 годы на территории находилась заправочная станция.
14.	ООО „Magnāts”	Спридиша 1	После 50 лет активной хозяйственной деятельности зафиксировано историческое загрязнение грунта и грунтовых вод нефтепродуктами и тяжелыми металлами.
15.	А/О „BLB Baltijas Termināls”, бывшая территория „Latbithim”	Эзера 22	Данная нефтебаза находится на территории бывшего суперфосфатного завода и свалки отходов. На территории обнаружено значительное историческое загрязнение грунта и грунтовых вод тяжелыми металлами, а после аварии 2003 года (объем утечки - 1200 м <sup>3</sup> ) констатировано загрязнение грунта и грунтовых вод нефтепродуктами - каждый год предприятие за свой счет проводит откачку загрязнения;
16.	ООО „Vega Stividoris”, бывшая территория „Latbithim”	Эзера 22	Территория бывшего суперфосфатного завода, затем химический завод „Svaigums”. На территории имеется загрязнение грунта (тяжелыми металлами и нефтепродуктами) и грунтовых вод (тяжелыми металлами), так как предприятие находится на выгарках и отходах бывшего суперфосфатного завода, плотностью 4 м.
17.	ООО „Woodison Terminal”	Твайка 39	Бывшая территория военной нефтебазы. В течение 100 лет происходила регулярная утечка нефтепродуктов в грунты, поэтому обнаружен плавающий слой нефтепродуктов толщиной 0.2-0.7 м. Объем свободно плавающих нефтепродуктов составляет 280 м <sup>3</sup> .

**ОТЧЕТ ОБ ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ  
УПРАВЛЕНИЯ РИЖСКОГО СВОБОДНОГО ПОРТА ЗА 2010 ГОД**

№	Название	Адрес	Характеристика
18.	ООО „Eļļu un smērvielu ražotne Rīga”	Твайка 35, 37a	
19.	ООО „VL Bunkering”, бывшая территория Милгравской нефтебазы	Твайка 68	
20.	ООО „Vudisona termināls”, бывшая территория военной нефтебазы	проспект Виестура 22	На территории с 1940 года находилась военная нефтебаза. Происходила регулярная утечка нефтепродуктов, в результате обнаружено загрязнение территории нефтепродуктами, в том числе обнаружен плавающий слой нефтепродуктов толщиной 0.51-0.76 м;
21.	ООО „Baltic Container Terminal”	Кундзинсалас 1	Обнаружено загрязнение грунтовых вод нефтепродуктами. На месте терминала ранее была свалка. Возможно, загрязнение имеет исторический характер.
22.	ООО „Eko Osta”, бывшая территория советской нефтебазы	Твайка 39	бывшие хозяева оставили историческое загрязнение грунтовых вод нефтепродуктами.
<b>Список потенциально загрязненных территорий согласно базе данных ЛЦСГМ:</b>			
1.	ООО „Latvijas Rietumu Termināls”	Твайка 7a	Включена в регистр в связи с тем, что на территории находится нефтетерминал с объемом топлива (самый большой общий объем топлива, перекачанный в год за последние три года) в 5000 и более тонн в год.
2.	ООО „Latvijas prorpāna gāze”, Рижская заправочная станция экспортного газа	Зила 20	Включена в регистр в связи с тем, что на территории находится газовая заправочная станция, хранится сжиженный газ
3.	ООО „Korporācija Magnāts”, ныне - ООО „Port Magnat”	Даугавгривас 83/89	Включено в регистр в связи с тем, что на территории находится оборудование для деревообработки, которое перерабатывает более чем 3000 м <sup>3</sup> пиловочника в год, объем готовой продукции превышает 1000 м <sup>3</sup> в год.
4.	ООО „Neste Latvija” Рижский терминал	Лайвиниеку 5	Включена в регистр в связи с тем, что на территории производится хранение нефтепродуктов.
5.	Бывшая территория советской армии – в Рижском Свободном порту	На ул. Мангальслас у Даугавы	
6.	А/О „Rīgas kuģu būvētava”	Галес 2	Включена в регистр в связи с тем, что на территории находится судостроительный завод и мощная котельная .
7.	А/О „BMGS”	Твайка 27	Включена в регистр в связи с тем, что на территории производят бетон и бетонные изделия с мощностью 20 000 и более кубометров в год .

**ОТЧЕТ ОБ ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ  
УПРАВЛЕНИЯ РИЖСКОГО СВОБОДНОГО ПОРТА ЗА 2010 ГОД**

<b>№</b>	<b>Название</b>	<b>Адрес</b>	<b>Характеристика</b>
8.	ООО „Latvija Statoil” терминал	Лайвиниеку 7	Включена в регистр в связи с тем, что на территории происходит хранение нефтепродуктов.
9.	Рижский Свободный порт, контрольный пункт таможни	Уриекстес 16	Включена в регистр в связи с тем, что на территории находится оборудование для сжигания бытовых отходов и других отходов, которые не считаются опасными.
10.	ООО „VEXOil Bunkering”	Атлантияс 27	Включена в регистр в связи с тем, что уже с 2002 года на территории находится нефтебаза с объемом топлива в 5000 и более тонн в год и мусоросжигательная установка с мощностью от 0,5 до 50 MW.
11.	ООО „Gaujas Granulas” производство древесностружечных гранул,	Тралеру 2а	Включена в регистр в связи с тем, что на территории находится производство древесностружечных гранул.