

### Об уникальном природном комплексе

Азовское море в начале 20 века было одним из самых рыбопродуктивных морей в мире с уловами до 85 кг рыбы с гектара водной поверхности. В лучшие годы в море вылавливалось до 200 тыс. тонн высокоценных пород, таких как осетр, севрюга, тарань, судак, рыбец, лещ, шемая. И это при том, что для выращивания этой рыбы государство не тратило ни рубля! Требовалось выполнять лишь одно условие – соблюдать правила рыболовства и сохранять нерестилища в неприкосновенности.

Авторы строительства порта в лимане не хотят принимать во внимание, или не знают, что Ахтарский лиман является тем «приемным покоем», через который весной спешат на нерест миллионы косяки полупроходных видов рыб, идущих к местам продолжения рода. После нереста они скатываются по тому же пути для нагула в богатые кормом, прогретые солнцем теплые воды Азова. Сам Ахтарский лиман с прилегающим к нему лиманом Широком являются также местом нереста и нагула всех вышеназванных рыб.

Мало кто знает, что ещё совсем недавно именно в месте предполагаемого размещения порта с его нефтяным терминалом осетровые рыбозаводы Кубани производили выпуск сотен тысяч мальков осетра и севрюги для пополнения рыбных запасов Азовского моря. Ещё совсем недавно глава района говорил об идеи размещения в этом месте осетрового рыбозаводного завода. И это вполне вписывается в экосистему и стоит скорейшей реализации.

### Что же будет представлять собой будущий порт?

Согласно «Основным данным морского перегрузочного комплекса», предполагается переваливать в год через его причалы 5 млн. 400 тыс. тонн различных грузов. Из них: 3 млн. 400 тыс. тонн навалочных, в том числе: зерно - 500 тыс. тонн, инертные материалы – 1500 тыс. тонн, уголь – 1400 тыс. тонн; нефтепродукты – 1 млн. 200 тыс. тонн, остальное – генеральные грузы и автотехника - 800 тыс. тонн. В сутки должно быть обработано на площадке будущего порта 246 железнодорожных вагонов. И это без учета штормовых дней, выходных и праздников. Как видите, нагрузка на экосистему Ахтарского лимана и Соляных озер просто недопустима!

Стоит напомнить, что Ахтарский лиман и прилегающие к нему Соленые озера являются местом обитания многих тысяч водоплавающих птиц. Это: лысуха и кряква, гусь, лебедь, бакланы, пеликан, белая и серая цапли, многие виды куличковых и др. Встречаются здесь енот, ондатра и даже дикий кабан. Именно в этой зоне, слетаясь с прилегающих лиманов и плесов, утка, лысуха, гусь отсиживают в охотничий период, отдыхая от ружейной канонады.

И вот авторами проекта именно через Соленые озера предложено провести шоссейную дорогу и нефтепровод, использовать существующую ветку железной дороги. Представьте себе, вся эта армада тепловозов, автомобилей, портовых судов гремит, колтит, трясется и гудит в зоне покоя и гнездования дичи, которой является 2-х километровая полоса Соленых озер, прилегающих к городу.

### О месторождении лечебных грязей

Именно в Соленых озерах и Ахтарском лимане, в районе строительства порта, подъездных железнодорожных путей, автомагистралей и рьятья подходов канала, разведаны запасы лечебных грязей. Карты залегающих этих грязей имеются в администрации района, копии - в Совете депутатов. Месторождение уникальное. Запасы лечебных грязей бесценны. Они складывались в течение сотен тысяч лет.

Вот выдержки из «Медицинского заключения о лечебном применении иловых грязей из участков Ахтарского лимана и Ахтарских Соленых озер»: «Некоторые показания: хронические заболевания опорно-двигательного аппарата, нервной системы,...

## НАШ ДОЛГ - СОХРАНИТЬ УНИКАЛЬНУЮ ПРИРОДУ И КУРОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ!

*Многие понимают, что порт району нужен, что это будет бюджетобразующее предприятие, которое даст сотни рабочих мест, развитие транспортной сети в районе, существенное поступление средств в бюджет, рост других экономических показателей. Хочу особо подчеркнуть, что я был и остаюсь сторонником строительства порта.*

*Но не ясно, кто же автор идеи размещения такого серьёзного объекта в нерестилище на территории месторождения лечебных грязей? В тени оставшиеся экологическая и правовая составляющие «проекта века». Видимо, авторы идеи строительства не очень этого и хотели. О том, что собираемся строить и что мы можем потерять, я и хочу рассказать в своей статье.*



Александр Бирюков и Андрей Рудомеха на месте проектируемого порта на берегу Ахтарского лимана

Фото Дмитрия Шевченко

Перечень болезней занимает более двух страниц убористого текста! И все эти целебные грязи «Киото-порт» намерился превратить в мутный ил и придорожную пыль?

### О правовой стороне вопроса

Что позволил привязку этого проекта в особо охраняемой природной территории, к которой, согласно ст. 96 Земельного кодекса, и относятся земли лечебно-оздоровительных местностей и курортов, в том числе и месторождения лечебных грязей? Разве заместитель начальника территориального отдела Федерального агентства кадастра объектов недвижимости Ш.Ш.Гатин и главный архитектор района Т.П.Парфенова, давая заключение о месте размещения объекта строительства, не знали об этом? Разве они не знали, что, согласно постановлению главы края №332 от 7 августа 1997 года (в редакции 17.08.2006г.), город Приморско-Ахтарск и Ясенская коса признаны курортами местного значения? А согласно Закону Краснодарского края №41-КЗ от 07.08.1996г. (и аналогичному федеральному закону), все курортные местности, в т.ч. и месторождения лечебных грязей, в целях их сохранения, в границах санитарных и горно-санитарных зон имеют особый режим хозяйствования, который не допускает хозяйственную деятельность, могущую нанести ущерб лечебным ресурсам. Так, например, в первой зоне охраны разведанных нами грязей разрешается только научная деятельность, направленная на изучение и использование этих грязей. А мы на месторождение – порт с нефтяным причалом!

### О режиме течений Ахтарского залива

В дни нагонных ветров (1-2 раза за год) течение меняет свое направление, и начинается подтопление хутора Садки, в том числе и территории, на которой планируется разместить портовые терминалы. Учитывая перечень грузов, предполагаемых к перевалке, огромное скопление техники на припортовой территории, последствия этих подтоплений будут просто катастрофичны для сложившейся экосистемы и для курорта.

### Об экологической опасности объекта строительства

Даже если представить, что нагонных подтоплений не будет (чего в природе быть не может), все равно в результате деятельности порта образуется огромное количество вредных выбросов в окружающую среду: атмосферу, землю и воздух.

Стоит процитировать раздел 14 Основных данных перегрузочного комплекса «Влияние предприятия на окружающую среду»: «...Суммарное количество загрязняющих веществ, выбрасываемых в атмосферу в период строительства, может составить сто-двести тонн в пересчёте на годовой выброс. Кроме химического, в период строительства будет действовать шумовой фактор воздействия, вызванный работой транспорта и строительных механизмов».

В период строительства, при проведении дноуглубительных работ, будет нанесен ущерб рыбному хозяйству: от гибели икры и ранней молоди рыб до гибели кормовых организмов. Кроме того, произойдет загрязнение воды взвешенными веществами и химическое загрязнение, связанное с перемещением и изъятием донных грунтов, а также, вероятно, захоронением их в подводном отвале. От перечисленных источников будут выделяться загрязняющие вещества: диоксид азота, сажа, диоксид серы, оксид углерода, углеводороды, бензопирен. При перегрузке зерновых антропогенной нагрузке в штатной ситуации будут подвергаться атмосферный воздух и водная среда.

### О техническом состоянии судов и их влиянии на окружающую среду

Напомним, что многим нашим судам запрещён вход в европейские порты по причине их опасного технического состояния и экологического шлейфа, который они за собой оставляют. Как подтверждение моих слов, катастрофа с рядом отечественных судов, произошедшая зимой в Керченском проливе.

В связи с этим возникает ряд вопросов: зачем мы обманываем сами себя и на протяжении многих лет выделяем существенные средства для создания курортной привлекательности района, разведываем грязи, запасы минеральных вод? Зачем тысячи наших горожан строят мини-гостиницы, кафе, благоустраивают дворы, готовясь к приему отдыхающих? В конце концов, зачем мы благоустраиваем набережную и приглашаем немецких инвесторов строить элитную «немецкую деревню» на мысе Любви, зазывая инвесторов вкладывать деньги? Ведь иностранцы, узнав об этой идее, сбегут куда дальше!

### О месте размещения порта

Когда районные депутаты, утверждая генеральный план города, спросили у районного архитектора, где предусмотрена площадка для строительства порта,

## Приморско-Ахтарск

ответ был однозначен - за северной границей города, за Ахтарским маяком. Место для строительства вполне подходящее и имеет ряд серьёзных преимуществ перед тем, которое приглянулось инвестору в лице ЗАО «Киото-порт».

Во-первых, при эксплуатации порта все вредные для окружающей среды вещества, влекомые течением из Ахтарского лимана, не попадут на наши пляжи и нерестилища. Эксплуатация порта и подходов канала не окажет отрицательного влияния на месторождение лечебных грязей.

Во-вторых, нет необходимости строить и содержать многокилометровый подходовый канал, т.к. расстояние до 5-метровой изобаты (линии равных глубин) от маяка составляет чуть более 5 км вместо 14 км из Ахтарского лимана. Это сократит многие сотни миллионов средств федерального, краевого и местного бюджетов. Судам, заходящим в порт, не придётся двигаться по мелководному Ахтарскому лиману, поднимая винтами донный ил (лечебную грязь!), который, попадая на икринки и в жабры рыб, убивает их. А таких заходов и выходов за год ожидается около 3,5 тысяч!

В-третьих, в районе маяка значительно быстрее происходит очистка моря ото льда. Если в Ахтарском лимане лёд толще из-за низкой солёности и «уходит» из лимана только при очень сильных (но редких) ветрах южного направления, то район маяка лёд покидает даже при слабом восточном или северо-восточном (доминирующем в «розе») ветре. А это позволяет снизить расходы на проводку судов.

### Заключение

Дешевых и экологически чистых проектов не бывает и быть не может по определению. За всё надо платить. И если у инвестора на это нет средств, то значит, это не наш инвестор. Почему мы должны следовать за его прихотью – строить только в Ахтарском лимане? Должны рассматриваться различные варианты расположения порта, но исключающие его расположение в санитарных и горно-санитарных зонах курорта.

Последнее же слово за городскими депутатами. Они должны руководствоваться не страхом перед высоким начальством, а своей совестью, интересами наших жителей и, конечно, Законом.

Закончу категорично: размещение порта в Ахтарском лимане не только безумно, но и преступно. Надо вещи называть своими именами. Преступно по отношению к нашей малой Родине, к нашей уникальной природе, к нашему неповторимому городку, противоречит политике развития курорта и сохранения уникальной природной среды, которая привлекает на наши берега сотни тысяч российских граждан. Это противоречит государственной политике сохранения Азова и развития курортов. Это противоречит Закону!

Можно подолгу рассказывать молодежи о любви к малой Родине, природе, о патриотизме, можно завесить весь город растяжками «Я люблю родной город», «Мой город сердцу дорог». Но судят о нас не по плакатам и призывам, а по делам нашим. Наступил момент принятия решения для всех нас.

Я приглашаю принять участие в обсуждении этого серьёзного вопроса, могущего иметь необратимые последствия для всех нас, депутатов города и района, представителей политических партий, общественных организаций, почетных жителей города, специалистов-экологов, журналистов. Окончательное решение должно быть взвешенным, с обязательным учётом мнения населения и в рамках Закона.

**Александр БИРЮКОВ,**

депутат Приморско-Ахтарского районного Совета, кандидат в депутаты Госдумы РФ