

Протокол

Сводная таблица замечаний предложений по объекту
Филиал «Норт Каспиан Оперейтинг Компани Н.В» к
Отчету о возможных воздействиях к «Обустройству объектов
месторождения Кашаган. Морской комплекс. Ремонтное
дноуглубление» №KZ12RVX01517171 от 20.10.2025 г.

Дата составления сводной таблицы: 04.11.2025 г.

Место составления сводной таблицы: Департамент экологии по Атырауской области Комитета экологического регулирования и контроля Министерства экологии и природных ресурсов Республики Казахстан.

Наименование уполномоченного органа в области охраны окружающей среды: Департамент экологии по Атырауской области Комитета экологического регулирования и контроля Министерства экологии и природных ресурсов Республики Казахстан.

Дата извещения о сборе замечаний и предложений заинтересованных государственных органов: 22.10.2025 г.

Срок предоставления замечаний и предложений заинтересованных государственных органов: 22.10.2025 г.- 04.11.2025 г.

Замечания и предложения заинтересованных государственных органов:

№	Заинтересованный государственный орган	Замечания и предложения
1	Департамент экологии по Атырауской области	1. Согласно ст. 96 Экологического Кодекса Республики Казахстан (Далее-Кодекс) необходимо предоставить протокол общественных слушаний. 2. Согласно статье 278 Кодекса, необходимо учесть все экологические требования для судоходства. 3. Согласно статье 273 Кодекса, при осуществлении деятельности в государственной заповедной зоне в северной части Каспийского моря должны соблюдаться следующие экологические требования: 1) работы, связанные с выемкой и перемещением грунтов, допускаются при наличии специального разрешения, выдаваемого уполномоченным государственным органом по изучению недр, за исключением аварийно-спасательных работ; 2) строительство, монтаж и демонтаж сооружений могут осуществляться только при использовании технологий, обеспечивающих сбор всех видов загрязняющих веществ; 3) при проведении любых видов строительных и иных работ запрещается использование взрывных работ в толще воды и на морском дне; 4) взрывные работы под морским дном могут осуществляться по разрешению уполномоченных государственных органов в области охраны окружающей среды, охраны и использования водного фонда и по изучению недр; 5) запрещаются нарушение мест гнездования водоплавающих и околоводных птиц, а также преграждение доступа к нерестилищам осетровых рыб; 6) забор воды из моря допускается только при условии оснащения водозаборных сооружений рыбозащитными устройствами; 7) на водозаборных сооружениях должны быть установлены технические устройства для непрерывного контроля эффективности работы рыбозащитных устройств; 8) запрещается сброс отходов в море; 9) сброс сточных вод в море запрещается, за исключением ограниченного перечня очищенных сточных вод, в том числе вод систем охлаждения и пожаротушения, очищенных от нефти морских вод, балластных вод, сбрасываемых по разрешению уполномоченных государственных органов в области охраны окружающей среды, охраны и использования водного фонда, а также государственного органа в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения; 10) температура воды в результате сброса за пределами контрольного створа не должна повышаться более чем на пять градусов по сравнению со среднемесячной температурой воды в период сброса за последние три года;

		11) маршруты для транспорта должны выбираться таким образом, чтобы предотвратить или уменьшить их влияние на морских млекопитающих, рыб и птиц; 12) запрещается прокладка железнодорожных путей, автомобильных дорог, магистральных трубопроводов, не предусмотренных проектами в зоне действия специальных требований. Для проведения работ в водоохранной зоне и на мелководных прибрежных участках глубиной не более десяти метров должны использоваться транспортные средства, обеспечивающие сохранение высокопродуктивных донных сообществ и нерестилищ. В случае необходимости при проведении мониторинга состояния окружающей среды допускается использование специальных транспортных средств на расширенных гусеницах, шинах низкого давления, воздушной подушке, в минимальной степени нарушающих целостность почвенно-растительного покрова и существующих биоценозов. 4. В соответствии п.1 ст. 64 Кодекса, под оценкой воздействия на окружающую среду понимается процесс выявления, изучения, описания и оценки на основе соответствующих исследований возможных существенных воздействий на окружающую среду при реализации намечаемой деятельности, включающий в себя стадии, предусмотренные статьей 67 настоящего Кодекса. Для оценки трансграничных воздействий, согласно требованиям пп.3 п.1 статьи 66 Кодекса, необходимым условием является осуществление кумулятивной экологической оценки в совокупности с действующими производственными объектами, используемыми в рамках эксплуатации, операций по добыче и поддержки данных операций (морские каналы и другие сооружения). Необходимо представить подтверждающие материалы. 5. Согласно пункту 3 статьи 278 Кодекса, все суда должны быть оборудованы системами закрытой бункеровки топливом, емкостями по сбору загрязненных вод и бытового мусора, снабженными устройствами, не позволяющими сброс и выброс в открытые водоемы. Перевозка сыпучих материалов, химических реагентов и опасных грузов должна осуществляться в закрытых контейнерах и специальных емкостях, исключающих их попадание в окружающую среду в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан о торговом мореплавании. Заправка судов в море должна производиться с помощью систем, исключающих разливы и утечки топлива и горюче-смазочных материалов. Строительное оборудование судов специального назначения должно комплектоваться приспособлениями для снижения уровня шума и вибрации. 6. Согласно статье 273 Кодекса, запрещается сброс отходов в море. Также, сброс сточных вод в море запрещается, за исключением ограниченного перечня очищенных сточных вод, в том числе вод систем охлаждения и пожаротушения, очищенных от нефти морских вод, балластных вод, сбрасываемых по разрешению уполномоченных государственных органов в области охраны окружающей среды, охраны и использования водного фонда, а также государственного органа в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения. 7. В соответствии с совместным приказом министра энергетики Республики Казахстан от 20 мая 2021 года № 174, министра по чрезвычайным ситуациям Республики Казахстан от 21 мая 2021 года №225 и Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 25 мая 2021 года №260 необходимо, разработать и согласовать «Объектовые планы обеспечения готовности и действий по ликвидации разливов нефти на море, внутренних водоемах и в предохранительной зоне». 8. Необходимо представить полный цикл утилизации отходов, указать особенности загрязнения территории отходами производства и потребления (опасные свойства и физическое состояние отходов), рекомендации по управлению отходами: накоплению, сбору, транспортировке, восстановлению (подготовке отходов к повторному использованию, переработке, утилизации отходов) или удалению (захоронению, уничтожению), а также вспомогательным операциям: сортировке, обработке, обезвреживанию); технологии по выполнению
--	--	---

		указанных операций согласно Приказа Министра экологии, геологии и природных ресурсов Республики Казахстан от 30 июля 2021 года № 280 «Об утверждении Инструкции по организации и проведению экологической оценки». 9. В проекте ОВОС необходимо отразить результаты проведённых мониторинговых исследований состояния морской акватории до, в период и после проведения строительных работ. Требуется предоставить подтверждающие материалы, включая протоколы анализов, лабораторные исследования и иные документы, характеризующие текущее состояние морского канала. 10. В проекте необходимо предусмотреть конкретные меры по обеспечению сохранения миграционных путей ихтиофауны, проходящей через зону строительства. Следует указать технические и организационные решения, позволяющие минимизировать влияние на миграцию рыб. 11. Следует включить раздел, описывающий меры по организации постоянного экологического мониторинга после завершения реализации проекта, с указанием периодичности, методов, ответственных исполнителей и форм отчётности. 12. В проекте необходимо разработать и включить конкретный план действий в случае аварийных ситуаций, направленный на предотвращение и ликвидацию последствий загрязнения компонентов окружающей среды, особенно водных ресурсов. План должен включать: • Механизмы оповещения и реагирования; • Ответственных лиц; • Технические средства; • Сроки реагирования и восстановительных работ. 13. Необходимо указать, какие инженерные, конструктивные или организационные меры предусмотрены, чтобы гарантировать сохранность отвальных территорий и предотвратить их растекание (расползание). Необходимо представить расчёты устойчивости и соответствующую проектную документацию с учётом понижения уровня моря, процессов осадконакопления и эрозии, происходящих под воздействием течений и волн, скорости ветра и других влияющих факторов на текущий год. 14. В разделе проекта ОВВ указано, что перечень источников и объёмы выбросов загрязняющих веществ в атмосферу приведены для периода проведения технического обслуживания морских навигационных путей (ремонтные дноуглубительные работы и транспортировка извлечённого грунта на берег). При этом указано, что транспортировка грунта с использованием DOP будет осуществляться в течение 3,5 лет, а с использованием ФЗС — в течение 8,5 лет, тогда как срок проведения дноуглубительных работ предусмотрен только на 2025–2026 гг. Указанные сроки транспортировки не соответствуют периоду выполнения дноуглубительных работ, что требует уточнения — необходимо привести единое соответствие продолжительности работ и сроков транспортировки грунта, либо обосновать превышение сроков транспортировки над сроком дноуглубительных работ. 15. В проекте ОВВ долгосрочной перспективе рассмотрено несколько вариантов: 1. Использование судов с малой осадкой + дноуглубление; 2. Поэтапное строительство дороги от существующего наземного комплекса до острова Д (Этап 1 и Этап 2) с использованием судов амфибий; 3. Комбинация насыпной дороги и моста до морских объектов; 4. Строительство моста от побережья моря до морских объектов; 5. Морская логистика от порта Прорва до морских объектов с использованием СВП. Инициатор проекта выбрал 1 вариант (использование судов с малой осадкой + дноуглубление) из вышеперечисленных вариантов. Этим вариантом рассматривается использование пяти буксиров ледокольного класса со сверхмалой осадкой. При использовании этого варианта также придется проводить ремонтные дноуглубительные работы существующих морских навигационных путей. Второй вариант (поэтапное строительство дороги от наземного комплекса до острова Д) – делаться на 2 этапа.
--	--	--

		Этап 1 и Этап 2 - подразумевает последовательное строительство дороги с учетом снижения уровня воды и использования судов Амфибий для сообщения между островом D и конечной точкой дороги на берегу. Этап 1 - наземного сообщения состоит из строительства 61 км автодороги от ВП «Самал» до участка на побережье, где будет расположена логистическая база. Предположительно, строительство дороги и логистической базы займет 3 года. Этап 2 - подразумевает дальнейшее строительство дороги от логистической базы на побережье до морских объектов месторождения Кашаган. Протяженность Этапа 2 составляет ориентировочно 32 км и дополнительные 30 км для соединения с Островами Без Персонала (ОБП). Начало строительства Этапа 2 планируется на момент отступления воды вокруг морских объектов месторождения Кашаган. Продолжительность Этапа 2 займет до 6 лет в зависимости от падения уровня моря. Вариант третий (комбинация насыпной дороги и моста до морских объектов) этот вариант включает одноэтапное строительство насыпной дороги с берега и железобетонного моста до существующих островов. Длина насыпной дороги от ВП «Самал» – 90 км, примыкание к острову D осуществляется мостом в 4 км и дополнительными мостами 30 км для соединения с ОБП. Примерная средняя ширина моста – 15 м, высота до 8 м. Во время строительства потребуются строительство временных мостов, используемых для строительства основного моста. Работы по строительству мостов будут проводиться с поддержкой морских судов. Для обеспечения бесперебойной доставки строительных материалов на объекты потребуются проведение дноуглубительных работ в морских навигационных путях. Ориентировочная продолжительность строительства от 7 и более лет и напрямую зависит от уровня моря и пропускных мощностей существующих автодорог и Ж/Д путей. Вариант четвертый (строительство моста от побережья моря до морских объектов). Данный вариант подразумевал строительства только мостовых конструкции от побережья до морских объектов месторождения Кашаган. Данный вариант не реализуем в отсутствии достаточного уровня воды для безопасной навигации морских судов, потребует строительство и дноуглубление новых морских навигационных путей в районе возведения моста, и главное, нанесет дополнительное воздействие на окружающую среду. Вариант пятый (морская логистика от порта Прорва до морских использованием СВП) этот вариант предполагает использование порта Прорва в качестве базы для морской логистики к морским объектам с применением судов на воздушной подушке (СВП). Однако при его реализации время, необходимое доставки грузов и смены обслуживающего персонала, будет значительно больше по сравнению с другими вариантами. Кроме того, маршрут движения СВП находится рядом с территорией недавно созданного Государственного природного резервата «Каспий ит балыгы», что будет негативно влиять на популяцию каспийских тюленей. Более того, планируется расширение государственного природного заповедника «Каспий ит балыгы» к северу от канала Прорва/Катро, что делает этот вариант еще менее осуществимым. Поскольку время реакции, доступность локации и воздействие на природный резерват являются ключевыми критериями, данный вариант не был признан удовлетворительным. Также размещение донных отложений, извлеченных при проведении ремонтных дноуглубительных работ в морских навигационных путях на месторождении Кашаган, рассмотрено в трех вариантах: Вариант 1 – Использование существующих отвалов вдоль морских навигационных путей. Вариант 2 – Размещение извлеченных донных отложений в специально отведенную глубоководную зону Каспийского моря. Вариант 3 – Транспортировка и размещение донных отложений к площадке размещения грунта на наземном комплексе. Однако по первому выбранному варианту «Использование
--	--	--

существующих отвалов вдоль морских навигационных путей», что извлеченный слой заиливания при ремонтных дноуглубительных работах из морских навигационных путей и акваторий островов будет складироваться в подводные отвалы вдоль морских навигационных путей на ближайшем к участку отвале грунта. Это означает, что для хранения извлеченного слоя заиливания при ремонтных дноуглубительных работах, **требуется участки отвалов в пределах 2 км от места дноуглубления.**

По второму варианту «Размещение извлеченных донных отложений в специально отведенную глубоководную зону Каспийского моря» предлагаемый участок размещения извлеченных донных отложений в специально отведенной глубоководной зоне Каспийского моря занимает площадь 4000 х 4000 метров (16 000 000 м²), на которой может быть размещен общий объем осадочных отложений в размере 1 368 384 м³ (316 628 м³ + 1 051 756 м³). Этот объем, при равномерном распределении по площади, приводит к толщине слоя осадочных отложений примерно 10 см. При использовании этого варианта при ремонтных дноуглубительных работах, извлеченный слой грунта размещается на барже с раскрывающимся днищем, а не на отвалы.

После загрузки баржа доставляет и выгружает через днище извлеченный грунт на подводный отвал в специально отведенной глубоководной зоне Каспийского моря.

По третьем варианту - компания рассматривает порт Курык в качестве порта доставки вынутых при дноуглубительных работах донных отложений. Эти донные отложения будут транспортироваться на Комплекс управления отходами (КУО) Узень, расположенный примерно в 100 км от порта Курык. Извлеченные в процессе дноуглубительных работ донные отложения будут транспортироваться из порта Курык на объект Комплекса управления отходами (КУО) Узень с помощью танкеров с засасывающим агрегатом.

Также в проекте указано, что при сравнении воздействия от всех вариантов размещения донных отложений на компоненты окружающей среды (по объемам выбросов ЗВ в атмосферный воздух, анализ расчетов водопотребления и водоотведения) наиболее оптимальным решением для проведения ремонтного дноуглубления является Вариант 1 (Использование существующих отвалов вдоль морских навигационных путей).

Инициатору проекта предложено привести представленные документы в соответствие с нормами действующего законодательства РК.

Однако в представленном проекте «NCOC п.в» выбран неэффективный вариант первый «Использование судов с малой осадкой + дноуглубление». Так как после завершения дноуглубительных мероприятий происходит повторное оседание грунта в каналах, что снижает достигнутую глубину. Перед принятием окончательного решения необходимо убедиться в отсутствии загрязняющих веществ в извлеченном грунте.

В связи с неприемлемостью предложенного варианта, обусловленной его неэффективностью (так как по завершении дноуглубительных работ извлеченный грунт вновь оседает в системе каналов, снижая проектную глубину), необходимо рассмотреть иные логистические решения.

Также в ответах на мотивированном отказе отмечено, что «перемещенный грунт» не является отходом.

Однако в классификаторе отходов от 6 августа 2021 года №314 отсутствуют понятие «перемещение грунт». Согласно приложению №1 Классификатору отходов, отходы содержащие любые из опасных составляющих отходов и имеющие любые из свойств опасных отходов и состоят из: земли, песка, глины, включая дноуглубительные грунты.

Таким образом, обращение с извлеченным грунтом должны осуществляться с учётом требований экологического Кодекса РК, а также согласно Классификатора отходов, утвержденной приказом и.о. Министра экологии, геологии и природных ресурсов Республики Казахстан от 6 августа 2021 года № 314, **требуется подтвердить отсутствие загрязняющих веществ в грунте, чтобы соблюдать экологическую безопасность.**

Инициатору проекта необходимо выбрать/представить наиболее

		экологический, экономический, эффективный, рекомендуемый вариант при логистике из числа вышеуказанных вариантов согласно статьи 72 Экологического Кодекса РК. Согласно пункту 3 статьи 278 Экологического Кодекса, все суда должны быть оборудованы системами закрытой бункеровки топливом, емкостями по сбору загрязненных вод и бытового мусора, снабженными устройствами, не позволяющими сброс и выброс в открытые водоемы. Перевозка сыпучих материалов, химических реагентов и опасных грузов должна осуществляться в закрытых контейнерах и специальных емкостях, исключающих их попадание в окружающую среду в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан о торговом мореплавании. Заправка судов в море должна производиться с помощью систем, исключающих разливы и утечки топлива и горюче-смазочных материалов. Строительное оборудование судов специального назначения должно комплектоваться приспособлениями для снижения уровня шума и вибрации. Таким образом Инициатору проекта необходимо предоставить подтверждающие документы, разрешение на размещения извлеченных донных отложений в пределах 2 км от места дноуглубления. Также необходимо предоставить подтверждающий документ, каким органом выдано разрешение на размещение отвалов в пределах 2 км от места дноуглубления.
2	Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Атырауской области	Атырау облысы Табиғи ресурстар және табиғат пайдалануды реттеу басқармасы «НКОК Н.В» филиалының «Қашаған кен орны нысандарын жайластыру. Теңіз кешені.Тереңдету жөндеу жұмыстар жобасы» KZ12RVX01517171 бойынша ықтимал әсер ету туралы есеп жобасы Қазақстан Республикасы Экология Кодексінің талаптарына сәйкес облыс әкімдігінің www.gov.kz сайтына жүктеліп, жобаға қатысты ескертпелер мен ұсыныстар болмағандығын хабарлайды. Алайда, Қазақстан Республикасының Экология кодексінің барлық талаптары сақталуы қажет екендігін қаперге береді.
3	Аппарат акима г. Атырау	Жауап түспеді
	Республиканское государственное учреждение «Жайык-Каспийская бассейновая инспекция по регулированию использования и охране водных ресурсов	Су ресурстарын реттеу, қорғау және пайдалану жөніндегі Жайық-Каспий бассейндік инспекциясы (<i>бұдан әрі – Инспекция</i>), «Норт Каспиан Оперейтинг Компани Н.В.» филиалының «Қашаған кен орны нысандарын жайластыру. Теңіз кешені. Тереңдету жөндеу жұмыстары» жобасына «Ықтимал әсері туралы есеп» бойынша белгіленіп отырған қызмет туралы жобасын қарап келесі ұсыныстарды енгізеді. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2025 жылғы 23 тамыздағы №672 «Ерекше мемлекеттік маңызы бар су объектілерінің тізбесін және олардағы шаруашылық қызмет режимдерін бекіту туралы» Қаулысына (<i>бұдан әрі – Қаулы</i>) сәйкес, Каспий теңізі ерекше мемлекеттік маңызы бар су объектілерінің тізбесіне кіреді. Қазақстан Республикасы Су кодексінің (<i>бұдан әрі – Кодекс</i>) 82-бабында көрсетілген ерекше мемлекеттік маңызы бар су объектілерін қорғау ерекшеліктерін қатаң сақталуды ұсынады
	Департамент санитарно-эпидемиологического контроля Атырауской области Комитета санитарно-эпидемиологического контроля Министерства здравоохранения Республики Казахстан	Атырау облысының санитариялық-эпидемиологиялық бақылау департаменті, «НКОК Н.В» филиалының «Қашаған кен орны нысандарын жайластыру. Теңіз кешені. Тереңдету жөндеу жұмыстары» жобасына «Ықтимал әсері туралы есеп» жобасы Қазақстан Республикасы Денсаулық сақтау министрінің м.а. 2022 жылғы 11 қаңтардағы № ҚР ДСМ-2 "Адамның өмір сүру ортасы мен денсаулығына әсер ету объектілері болып табылатын объектілердің санитариялық-қорғаныш аймақтарына қойылатын санитариялық-эпидемиологиялық талаптары" бұйрығы және Қазақстан Республикасының 2020 жылғы 7 шілдедегі № 360-VI ҚРЗ Кодексі "Халық денсаулығы және денсаулық сақтау жүйесі туралы" санитариялық қағидаларының талаптары сақталуы қажет екендігін қаперіңізге береді.
5	РГУ «Атырауская областная территориальная инспекция лесного хозяйства и животного	Атырау облыстық Орман шаруашылығы және жануарлар дүниесі аумақтық инспекциясы Қазақстан Республикасының 2021 жылғы 2 қаңтардағы №400-VI ҚР Экологиялық Кодексінің 68 бабының 9 тармағына сәйкес, «НКОК Н.В» филиалының «Қашаған кен орны нысандарын жайластыру. Теңіз кешені. Тереңдету жөндеу жұмыстары»

	мира	жобасына «Ықтимал әсері туралы есеп» жобасы бойынша ұсыныстар жоқ екендігін қаперіңізге бере отырып, алайда ескертулер ретінде сол аумақтардан күзгі, көктемгі жабайы құстардың миграциясы өту мүмкіндігіне байланысты жобадағы жұмыстарды жүргізу барысында Қазақстан Республикасы жануарлар дүниесінің өсімін молайту мен пайдалануды қорғау туралы Заңының 17-ші бабының 1,2-ші тармақшаларына сәйкес заң талаптарын қатаң сақтауды талап етеді.
6	ГУ «Департамент по чрезвычайным ситуациям Атырауской области». Министерства по чрезвычайным ситуациям РК	Атырау облысының Төтенше жағдайлар департаменті Сіздің 2025 жылғы 21 қазандағы №04-З/2605-И хатыңызға орай, «НКОК Н.В» филиалының «Қашаған кен орны нысандарын жайластыру. Теңіз кешені. Тереңдету жөндеу жұмыстары» жобасына «Ықтимал әсері туралы есеп» жобасы бойынша белгіленіп отырған қызметке ұсыныстар мен ескертулер жоқ екенін хабарлайды.
7	Общественность	Жауап түспеді