

Содержание

Введение.....	3
1. Условия и причины размещения материального производства и непроизводственной сферы на берегах океана.....	4
2. Факторы, определяющие тенденцию «сдвига к морю».....	7
3. Виды загрязнения морской поверхности с судов.....	10
4. Установление границ исключительной экономической зоны в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982г.....	11
5. Нормативные требования по предотвращению загрязнения с судов в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ 73/78.....	13
Заключение.....	17
Список использованной литературы.....	18

Введение

Мировой океан располагает колоссальными запасами минеральных, энергетических и химических ресурсов, огромными ресурсами биомассы, концентрирует основные мировые коммуникации и является сферой широкого применения труда человека и его хозяйственной деятельности. Мировой океан как предмет труда отличается глобальным единством океанической среды, в значительной части расположен за пределами национальной юрисдикции и открыт для хозяйственного освоения всеми странами мира. Совокупность разнообразных отраслей, технологически и экономически связанных с хозяйственным освоением ресурсов океана, система экономических, производственных и экологических взаимосвязей, регулирующих их эксплуатацию, формируют морское хозяйство, отличающееся общим предметом труда. Основную часть доходов от хозяйственной деятельности в Мировом океане приносят добыча топливно-энергетических ресурсов – нефти и газа (до 35–40 %), морское торговое судоходство и портовое хозяйство (30–35 %), морское рыболовство и промысел (8–10 %), а также добыча минералов, химического сырья, использование энергии приливов, приморский и круизный туризм. В настоящее время морское хозяйство является сферой деятельности преимущественно индустриально развитых крупных государств (США, Япония, ФРГ, Великобритания, Франция, Канада, Италия), страны с переходной экономикой на этапе трансформации хозяйственной структуры и экономических отношений частично утратили свои позиции (Россия, Украина, Польша), а большая группа развивающихся стран активно наращивает освоение морских ресурсов (Бразилия, Индия, Индонезия, Таиланд и др.).

1. Условия и причины размещения материального производства и непромышленной сферы на берегах океана

Под влиянием интенсивного хозяйственного использования Мирового океана на разных участках его побережья сложились своеобразные целостные образования, именуемые портово-промышленными или индустриально-портовыми комплексами. Эти комплексы формируются в условиях, когда усилился "сдвиг к морю" многих отраслей промышленности. В основе этого процесса лежат глубокие взаимосвязанные социально-экономические причины.

Во-первых, к ним относится рост промышленного производства и изменение его структуры.

Во-вторых, углубление международного разделения труда и связанное с ним усиление зависимости большинства развитых капиталистических государств от импорта топлива и сырья из развивающихся стран. Ввоз топливных и минеральных ресурсов в развитые страны за последние 20 лет вырос в 2 — 3 раза, а по некоторым видам значительно больше. Например, доставка нефти в Японию увеличилась в 7 раз. В настоящее время значительная часть потребности стран в топливе, рудах черных и цветных металлов, химических продуктах, лесоматериалах и т. п. удовлетворяется импортом.

В-третьих, оживление деятельности морского транспорта и техническое усовершенствование транспортных средств, вызванные необходимостью обеспечивать объемы перевозок в масштабах, ранее немислимым. В результате этого в составе торгового флота появились быстроходные, крупнотоннажные и хорошо оснащенные средствами механизации наливные и сухогрузные суда. Их эксплуатация привела к сокращению стоимости морских перевозок.

В некоторых частях океанского побережья усиление значимости припортовых зон связано с освоением топливных и энергетических ресурсов

океана. Подводная нефтегазодобыча концентрирует в прибрежных районах обслуживающее хозяйство, которое включает в себя, к примеру, хранилища топлива, склады резервного оборудования, материалов и т.п. Перспективы развития строительства атомных электростанций связаны с их размещением в береговой зоне, где достаточно воды для охлаждения реакторов.

Все эти причины порождают формирование портово-промышленных комплексов и вместе с тем обуславливают особенности их отраслевой структуры. Наглядное представление о ней дает схема из работы Б.Г. Ушакова (1971г.), которая представлена ниже на рис. 1.



Рис. 1 – Схема Индустриально-портового комплекса Б.Г. Ушакова

Из нее видно, что в составе портово-промышленных комплексов господствуют производства, работающие на ввозимом через порт сырье (нефтепереработка, черная и цветная металлургия, химические предприятия, энергетика и др.); кроме того, в эти комплексы входят отрасли, обусловленные положением центра (судостроение, судоремонт).

В последнее время значительное развитие здесь получили предприятия, вырабатывающие в основном экспортную продукцию (электротехника, радиоэлектроника и др.). Создание на побережье возле портов-получателей

сырья крупного производства по его переработке (нефтеперерабатывающие, металлургические, химические и другие заводы) сокращает внутренние перевозки, уменьшает производственные издержки, что увеличивает конкурентоспособность этих предприятий и стимулирует их развитие.

Экономическая география океана является составной частью общей географии океана и тесно связана с географией мирового хозяйства. Она исследует общие закономерности географического разделения труда при освоении ресурсов океана и процессы размещения и функционирования пространственных (территориальных) социально-экономических комплексов в пределах Мирового океана и приморской зоны его активного влияния. Ключевой задачей экономической географии океана является исследование совокупности своеобразных производств, формирующихся в условиях географического разделения труда на берегах, в прибрежных и открытых водах Мирового океана. Использование природных ресурсов вод, дна и недр океана формирует районы добывающих отраслей, а морская акватория и ее прибрежное окружение служат пространственным базисом размещения производственных баз.

Важную роль в формировании единого комплекса морского хозяйства играют естественные транспортные пути Мирового океана, система линий морских перевозок и портово-промышленных комплексов, активно трансформирующих уклад жизнедеятельности населения прибрежных районов.

Обеспечение эффективного международного сотрудничества при освоении Мирового океана требует привлечения знаний по теории международных отношений и международному праву. Задачи сохранения экологической устойчивости Мирового океана, рационального использования его ресурсного потенциала требуют тесного взаимодействия с геоэкологией (закономерности функционирования эколого-экономических систем, предотвращение неблагоприятных экологических последствий техногенных катастроф).

2. Факторы, определяющие тенденцию «сдвига к морю»

Освоение океанов и морей способствует росту приморского населения: более половины всего человечества в настоящее время расселено не далее 200 км от морских побережий.

Уже в эпоху научно-технической революции, в 1960—1970-х гг. в мировом хозяйстве также довольно четко обозначилась тенденция к приморскому (приокеанскому) размещению производительных сил, получившая в литературе наименование сдвига к морю. Этот сдвиг происходил под воздействием многих факторов, среди которых особо следует отметить рост значения морских перевозок и соответственно увеличение морских грузопотоков, развитие приморской урбанизации. В первую очередь он затронул отрасли «нижних этажей» промышленности (нефтепереработку, черную и цветную металлургию), занятые переработкой сырья, поступающего в морские порты.

Сказался он и на отраслях «верхних этажей», отправляющих морскими путями свою экспортную продукцию. Такой сдвиг к морю в наибольшей мере проявился на западном и средиземноморском побережьях Западной Европы, на южном и юго-восточном побережьях о. Хонсю в Японии, на восточном и особенно южном побережьях США, на побережье Персидского залива, на восточном побережье Бразилии, на западном и восточном побережьях Австралии, на российском Дальнем Востоке.

В результате во всех этих районах сложились крупные портово-промышленные комплексы. В некоторых из них сдвигу к морю способствовало развитие шельфовой добычи нефти и газа, хотя это, собственно говоря, уже не столько приморская, сколько собственно «морская» промышленность.

Другой, характерной для прибрежной зоны, особенностью является развитие крупных городов - мегалополисов. Эта тенденция особенно ярко выражена в Юго-Восточной Азии. В Китае в тридцатикилометровой зоне

расположено более 15 городов с населением более 1,5 млн. чел. В Японии в мегалополисе Токайдо проживает почти половина населения страны. Наряду с ростом прибрежных мегалополисов наблюдается общая тенденция тяготения населения к побережью. Это характерно для всех континентов и для стран с любым уровнем развития экономики. Примеры сдвигов населения к морю можно наблюдать в большинстве африканских стран (естественно если они имеют выход к океану), многие европейские страны ощутили на себе этот процесс. Так, например, во Франции в последние годы, при общем падении спроса на жилье, на побережье наблюдается значительное увеличение строительства нового жилья. Особенно это касается двух типов побережья: прибрежных агломераций (Нант, Бордо, Монпелье, Ницца и связка Экс-ан-Прованс-Мар сель) и крупных туристических центров (юг Бретани, Кальвадос, Страна Басков и средиземноморский бассейн). В первом случае это связано с развитием прибрежных видов хозяйства и с тенденцией сдвига населения к морю, во втором случае это объясняется увеличением значения прибрежной рекреации и высоким уровнем жизни на конкретном участке территории.

Сила притяжения расселения к тем или иным участкам побережья зависит от характера прилегающей территории и находящихся перед ним морских или океанских акваторий. Возникновение крупных центров населения определяется сочетанием особо благоприятных факторов сосредоточения производства, политико-административным и культурным значением данного района побережья, наличием порта. Наиболее устойчивую и давнюю привлекательность для заселения имеют районы эстуариев и устьевых участков крупных равнинных рек, обеспечивающих хорошие судоходные связи с глубинными частями материка. Примеры подобной формы организации центров поселения есть на любом континенте: в Европе это Гамбург, Роттердам, Амстердам, Лондон; в Африке - Александрия; в России - Санкт-Петербург. Благоприятные условия для концентрации населения обычно имеются и на берегах заливов, бухт,

фиордов. Особого внимания заслуживают факты целенаправленной политики переселения людей в прибрежную зону. Не рассматривая феномен принудительных миграций, мы хотели бы отметить существование в некоторых европейских странах программ переноса целого ряда организаций в прибрежные города. Например, во Франции существуют планы перевода большой группы административных государственных учреждений в приморские города. В случае осуществления этого проекта более 10000 рабочих мест будет передислоцировано на побережье. Эта мера направлена на разукрупнение больших административных центров Франции с одной стороны и на развитие отсталых прибрежных районов с другой.

Значительная концентрация населения в узко ограниченных районах прибрежной зоны приводит к серьезному осложнению экологической ситуации. Невозможность ограничения притока людей на побережье выдвигает особые требования к размещению новых поселений и к техническому оснащению мест проживания, системам очистных сооружений.

Помимо населения как такового значительную роль на формирование хозяйства прибрежной и ее экологию оказывает присутствие здесь большого числа военных объектов.

3. Виды загрязнения морской поверхности с судов

В процессе эксплуатации судов образуются бытовые и производственные отходы, сброс которых в водоем приносит значительный ущерб природе. При этом все образующиеся на судне загрязнения можно разделить на две основные группы:

1. остатки перевозимых грузов, образующихся вследствие неполной их выгрузки, обмыва палубы и трюмов, танков и т. п.;
2. загрязнения, образующиеся в результате жизнедеятельности экипажа и пассажиров (сточные воды и бытовой мусор), а также в результате эксплуатации судовых механизмов (нефтедержавные, или подсланевые воды, производственный мусор). Кроме того, до сих пор, к сожалению, весьма часты случаи аварийных разливов нефтепродуктов при бункеровке судов и в результате различных аварийных ситуаций.

В связи с тем, что для судов характерны загрязнения второй группы (они присущи любому классу судов), а также аварийные разливы нефтепродуктов, в данной книге рассмотрены пути решения проблем по предотвращению загрязнения водоемов этими видами судовых загрязнений.

Существует классификация мусора по степени его взаимодействия с водной средой:

1. плавающий — приводит к загрязнению поверхности воды и береговой полосы (пляжи, места отдыха и т. п.);
2. тонущий — загрязняет дно водоема, особый вред наносит местам нерестилищ и нагула рыб;
3. растворяющийся — поглощает для своего окисления кислород из воды водоема, изменяет ее окраску, вкус и т. п.

4. Установление границ исключительной экономической зоны в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982г.

Основой регулирования морской деятельности в Мировом океане служит международное морское право - система принципов и норм, определяющих правовой статус морских пространств и регламентирующих межгосударственные отношения, касающиеся мореплавания, использования морских ресурсов и иных видов деятельности.

Система организационно-правового обеспечения морской деятельности включает международные морские организации и международно-правовое регулирование морского судоходства.

Одной из важнейших морских организаций является Международная морская организация (International Maritime Organization, IMO). Она имеет право выносить рекомендации государствам - членам, заключать международные договоры, сотрудничать с другими организациями.

Международно-правовое регулирование морского судоходства охватывает безопасность судоходства, правила оказания помощи и спасения на море, свободу судоходства, перевозку грузов морем и др.

Основными документами, регламентирующими морскую деятельность, являются Международная Конвенция ООН по морскому праву (United National Convention one Shipping Law), Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море (International Convention forth Safety of Life at Sea, SOLAS), Международная Конвенция по загрязнению моря с судов (International Convention forth Prevention of Pollution from Ships, MARPOL) и др.

Основные положения, определяющие порядок и правила освоения и использования акваторий и ресурсов Мирового океана всеми государствами нашей планеты, были закреплены Международной Конвенцией ООН по морскому праву, принятой на заключительной сессии III Конференции ООН по морскому праву, которая состоялась в Монтего-Бей (о. Ямайка) в декабре 1982 года.

Главный критерий правового разграничения морских пространств - предел распространения суверенных прав прибрежных государств на близлежащие к ним воды. По этому критерию выделяются прибрежные (внутренние) воды и территориальное море, на которые государства имеют суверенные права, а также воды открытого моря, где суверенитет государств распространяться не может.

Морское дно по правовым признакам подразделяется на дно морей под внутренними водами и территориальным морем, континентальный шельф и морское дно за пределами континентального шельфа (рис.2).



Рис. 2 - Разграничение вод и дна Мирового океана
(Конвенция ООН по морскому праву, 1982 г.)

5. Нормативные требования по предотвращению загрязнения с судов в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ 73/78

Охрана морских судов от загрязнения с судов регламентируется Конвенцией ООН МАРПОЛ 73/78. Глобальная экологическая проблема – загрязнение Мирового океана.

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов - Международная конвенция, предусматривающая комплекс мер по предотвращению эксплуатационного и трансграничного загрязнения моря судами с нефтью, жидкими веществами в больших количествах, вредными веществами в упаковке, сточными водами.

Приложение I — Правила предотвращения загрязнения нефтью.

Это Положение в отношениях между государствами-участниками МАРПОЛ было записано в Конвенцию в 1983 году.

Для целей Приложения нефть означает нефть в любом виде, включая сырую нефть, жидкое топливо, нефтесодержащие осадки, нефтяные остатки и очищенные нефтепродукты (не подпадающие под действие положений Приложения II к Конвенции), а также вещества, перечисленные в дополнении I к Приложению I.

Приложение предусматривает жесткие ограничения на сброс нефти, нефтяных остатков и пр. с танкеров валовой вместимостью более 150 тонн и других судов валовой вместимостью более 400 тонн и полный запрет на сброс в особых районах, которые указываются в Приложении, — в районах Чёрного, Средиземного, Балтийского, Северного и Красного моря, а также районах Персидского залива, Северо-Западной Европы, Антарктики. Полный запрет на сброс нефтесодержащих вод существует только для Антарктики. Для остальных мест сброс разрешен, но обставлен рядом жестких условий.

Приложение I также устанавливает правила освидетельствования нефтяных танкеров валовой вместимостью более 150 тонн и других судов валовой вместимостью более 400 тонн и выдачи Международного

свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, соответствующие требования к конструкции и оборудованию танкеров (общие и в зависимости от года постройки), нормы ведения Журнала нефтяных операций, а также контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований, предъявляемых к судам.

Приложение II — Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом.

Конвенция требует, чтобы танкеры-химовозы, построенные после 1 июля 1986 г., соответствовали правилам Международного кодекса по химовозам (МКХ). Танкеры, построенные до этого времени, должны соответствовать требованиям предшественника МКХ — Кодекса по химовозам.

Приложение II предусматривает деление перевозимых наливом химических веществ на 4 категории (X, Y, Z и прочие вещества) в зависимости от степени их токсичности и потенциального вреда, их сброс в результате очистки танков или слива балласта может причинить вред морским ресурсам и здоровью человека. Приложение устанавливает максимальные концентрации вредных веществ при сбросе или полностью запрещает такой сброс.

В Приложении II также устанавливаются правила освидетельствования танкеров-химовозов и выдачи Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом; нормы, относящиеся к оснащению таких судов насосами и трубопроводами, используемыми при зачистке танков; требования к инспектированию танкеров в порту; к приемным сооружениям порта; к мерам по предотвращению инцидентов, связанных с жидкими химическими веществами и т. д.

Приложение III — Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке.

В Приложении III указывается, что «вредными веществами» являются вещества, которые определены как загрязнители моря в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ). Приложение предусматривает общие правила, относящиеся к упаковке, маркировке и ярлыкам, документированию, размещению и предельным количествам вредных веществ, перевозимых в упаковке.

Приложение IV — Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов.

Приложение IV посвящено правилам, относящимся к сбросу сточных вод с судов, оборудованию судов, предназначенному для контроля сброса сточных вод, и приемным сооружениям для приема сточных вод в портах и терминалах, а также правилам освидетельствования судов и выдачи Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами.

Приложение V — Правила предотвращения загрязнения мусором с судов.

Мусор, указывается в Приложении V, означает все виды продовольственных, бытовых и эксплуатационных отходов, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению, за исключением веществ, приведенных в других Приложениях к настоящей Конвенции.

Приложение V устанавливает строгие ограничения на сброс мусора в море в прибрежных водах и особых районах, полностью запрещает сброс мусора из пластика и накладывает ограничения на сброс мусора из бумаги, ветоши, стекла и металла.

Приложение также предусматривает обеспечение государствами-участниками приемных сооружений для мусора портах и терминалах. Особыми районами для целей Приложения являются Черное, Средиземное, Балтийское, Северное и Красное моря, район Антарктики, район бассейнов

Карибского моря, включая Мексиканский залив и Карибское море, район заливов.

Приложение VI — Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов.

В приложение VI описаны меры по предотвращению загрязнения воздуха, включая озоноразрушающие вещества (ОРВ), оксиды азота, оксиды серы и летучие органические соединения, меры по проверке судов и выдачу Международного сертификата по предотвращению загрязнения воздуха, меры по обеспечению портов и терминалов средствами приема и контроля со стороны государства порта для соответствующих эксплуатационных требований.

Заключение

Научно-техническая революция значительно расширила представление человечества о ресурсах Мирового океана и путях их использования. Резко возросло значение судоходства и рыболовства.

Особенно велико значение судоходства для России, которая имеет береговую линию 37 653 км и выход к трем океанам. В России принято деление Мирового океана на 4 океана: Атлантический, Тихий, Индийский и Северный Ледовитый океан.

Понятие морские пути охватывает собственно морской путь — водное пространство, включающее проливы и каналы, по которым продвигаются суда, порты с их подходными фарватерами, акваторией и волносооружениями, а также совокупность средств, обеспечивающих безопасность плавания. В сравнении с наземными, морские пути являются естественными, они не требуют затрат на предварительное их сооружение. Исключение составляют прибрежные участки, подходные каналы к портам, фарватеры в мелководных проливах. Практически в любой точке Мирового океана можно проложить морской путь для плавания судов. Но в этом случае морские пути представляют собой потенциальные, а не действующие магистрали. А водные районы остаются неосвоенным пространством с транспортной точки зрения до тех пор, пока по этим морским путям не пойдут суда и не будут осуществляться перевозки.

Выбор морских путей для судов торгового флота определяется экономической эффективностью их эксплуатации. Оптимальным путем между двумя пунктами Мирового океана является тот, который судно проходит при сложившейся гидрометеорологической обстановке и фактическом его состоянии за кратчайшее время при наименьшей затрате ресурсов, обеспечения безопасности плавания и сохранности перевозимых грузов. Выбор наиболее выгодного морского пути во все эпохи мореплавания является важнейшей задачей судоходства.

Список использованной литературы

1. Пимошенко А.П., Гурьев В.Г. и др. Предотвращение загрязнения окружающей среды с судов. – М.: Мир, 2004. – 317 с.
2. Сергеева Л.Г. Морское судоходство: история, география, инфраструктура: монография. – Калининград: Изд-во БГАРФ, 2021. – 244 с.
3. Туркина Л.А., Белова Е.Г. Морское судоходство: основы деятельности: монография. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2010. – 27-99 с., 144-170 с., 181-200 с.
4. Ханин М.С. Международное морское судоходство: экономика, политика: учебное пособие. ТрансЛит, 2011. – 128 с.
5. МАРПОЛ 73/78 - Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов [Электронный ресурс] URL: <https://mirmarine.net/morskoe-pravo/marpol-73-78/1190-marpol-73-78-mezhdunarodnaya-konventsiya-po-predotvrashcheniyu-zagryazneniya-s-sudov> (дата обращения 01.05.2022)