

СОВРЕМЕННЫЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТИ

MODERN SOCIAL AND ENVIRONMENTAL PROBLEMS OF MARINE TRANSPORTATION OF OIL

Е. В. Савчук
Ye. Savchuk

*Одесский национальный морской университет,
г. Одесса, Украина
savchuk.eugenia@yandex.ua
Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine*

Ежегодно в Мировой океан поступает от 6 до 12 млн т нефти. Одним из источников поступления нефти в морскую среду – транспортировка нефти морем. При авариях судов, перевозящих нефть, происходят разливы нефти. Последствиями таких разливов являются экологические и социальные катастрофы. Поэтому обеспечение безопасности и надёжности транспортировки нефти морем стало важнейшей задачей на современном этапе.

Every year in the oceans comes from 6 to 12 million tons of oil. One of the sources of income of oil in the marine environment - transportation of oil by sea. When crash ships carrying oil, place oil spill. The consequences of such overflows are ecological and social catastrophes. Therefore, ensuring the safety and reliability of oil transportation by sea was the most important task at the present stage.

Ключевые слова: нефть, нефтяное загрязнение, экологическая катастрофа, безопасность морских проливов.

Keywords: oil, oil pollution, ecocatastrophe, security of sea Straits.

На современном этапе развития человечество оказывает огромное влияние на окружающую среду. Не исключением является обеспечение энергетическими ресурсами. Нефть является природным ресурсом, который обеспечивает сырьём многие отрасли промышленности. Так, из нефти производят не только топливо, а и смазочные материалы, гудрон, синтетические ткани, синтетический каучук, синтетическую резину, удобрения, ядохимикаты и др. Из отходов перегонки нефти производится кокс. Сера, которую извлекают из нефти в процессе переработки, идет на производство серной кислоты.

Для того, чтобы нефть превратилась из сырья в продукцию, необходимо обеспечить доставку нефти к объектам производства. Процесс доставки нефти осуществляется при помощи железнодорожного, морского и речного, а также автотранспорта. Основным транспортом для перевозки нефти и нефтепродуктов является морской транспорт.

Транспортировка нефти при помощи морского транспорта обладает рядом преимуществ:

- неограниченность пропускной способности водных путей;
- отсутствие необходимости создавать дорогостоящие линейные сооружения.

В то же время, деятельность по транспортировке нефти и нефтепродуктов морем приводит к значительным экологическим последствиям.

Нефтяное загрязнение отличается от других антропогенных воздействий тем, что оно дает не постоянную, а «залповую» нагрузку на среду, вызывая ее быструю ответную реакцию. При оценке последствий такого загрязнения не всегда можно однозначно судить о возможности возврата экосистемы к ее устойчивому состоянию.

В результате разливов нефти на поверхности воды образуется нефтяная плёнка. Эта пленка нарушает процессы тепло- и газообмена океана и атмосферы, на больших пространствах гибнет фито- и зоопланктон, который является главным звеном морской пищевой цепи. Гибель фито- и зоопланктона подрывает кормовую базу рыб и морских млекопитающих, влечет за собой снижение их численности, повышенную заболеваемость. Неизбежный итог таких экологических катастроф – непоправимый вред прибрежным экосистемам, гибель наиболее уязвимых видов живых организмов, пляжи, не подлежащие восстановлению, прекращение рыболовства на несколько сезонов и, как следствие, – отраслевой экономический упадок на десятилетия, а может быть и навсегда.

Наиболее вероятными районами загрязнения Мирового океана являются традиционные морские пути нефтеперевозок. Ведущая роль в экспорте нефти принадлежит странам Ближнего и Среднего Востока (Саудовская Аравия, Иран, Катар, Кувейт и др.), после них следуют Северная Африка и страны Карибского моря. Основными импортерами нефти являются Западная Европа, США, Китай и Япония.

Танкеры, как правило, перевозят нефть по определенным наиболее экономически обоснованным маршрутам. Некоторые маршруты включают узкие места (каналы, проливы), которые из-за своей уязвимости становятся критически важными географическими точками, обращающими на себя повышенное внимание. Из-за того,

что там проходят, очень большие объемы нефти, любые угрозы бесперебойных поставок в этих точках ведут к значительным последствиям на рынке нефти. В таких точках концентрируются геополитические интересы многих стран. К таким важным узким местам в транспортировке нефти относятся: Ормузский пролив (транзит – 17 млн баррелей в сутки), Малаккский пролив (транзит – 15 млн баррелей в сутки, Суэцкий канал (транзит – 4,1 млн баррелей в сутки), Баб-эль-Мандебский пролив (транзит – 3,4 млн баррелей в сутки), Босфор и Дарданеллы (транзит – 2,9 млн баррелей в сутки), Панамский канал (транзит – 4,1 млн баррелей в сутки), Датские проливы (транзит – 0,8 млн баррелей в сутки).

Основные социальные и экологические риски сконцентрированы на Ближнем Востоке. На ситуацию в Ормузском проливе может повлиять давний конфликт Ирана и Саудовской Аравии. Основная угроза была в том, что Иран может перекрыть пролив, что он не раз обещал сделать. Но сегодня, после подписания ядерной сделки, появления множества желающих инвестировать в Иран и покупать его энергоносители, эта опасность снята. Однако не снята угроза провокаций в отношении Ирана, который могут попробовать выставить нарушителем морской конвенции [1].

Несмотря на то что транзит нефти через Баб-эль-Мандебский пролив составляет лишь 6,8 % от общего объема морской транспортировки нефти, проблемы с прохождением танкеров мгновенно отражаются на стоимости нефти. Причем в проливе могут возникнуть два вида проблем. Йеменцы могут перенять опыт пиратства в своих сомалийских соседях и захватывать нефтяные танкеры. Второй вариант действий Йемена – полное перекрытие Баб-эль-Мандебского пролива. Но это возможно только в случае эскалации конфликта Саудовской Аравии и Ирана. Получив контроль над Йеменом через хуситов (шиитская военизированная религиозная группа), Иран фактически может закрыть саудовской нефти путь на азиатские рынки.

Что касается Суэцкого канала, то несмотря на наличие террористических группировок на побережье Синайского полуострова и на африканском побережье, риски не так велики. Власти Египта уделяют большое внимание безопасности канала, и в этом с ними тесно взаимодействует Саудовская Аравия.

У китайского руководства существует немало опасений, связанных с проблемой транспортировки энерго-ресурсов морским путем. Наиболее уязвимым участком считается Малаккский пролив, соединяющий Южно-Китайское море с Андаманским. Через этот пролив проходит около 80 % китайского импорта нефти. При этом ширина пролива в самой узкой части не превышает 40 км, что делает его уязвимым не только для американского военно-морского флота, но и для пиратов и террористов. В КНР считают, что в ближайшие 5–10 лет Малаккский пролив может стать источником серьезной потенциальной опасности для импорта нефти для китайской экономики [2].

Европейские проливы наиболее безопасны. Черноморские проливы жестко контролирует Турция, спокойная ситуация и в районе Датских проливов. Несмотря на теоретические угрозы, сегодня нет оснований считать, что против международных проливов что-то готовится.

В настоящее время человечество как никогда зависит от нефти в экономическом, социальном и экологическом плане. Для обеспечения безопасности перевозки нефти морем и предотвращения экологических катастроф необходимо консолидировать усилия всего мирового сообщества.

ЛИТЕРАТУРА

1. The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).
2. *Gabriel B. Collins. China's Energy Strategy: The Impact on Beijing's Maritime Policies / Gabriel B. Collins, Andrew S. Erickson, Lyle J. Goldstein, William S. Murray. Annapolis: Naval Institute Press, 2008. – 485 p.*

ЧЕЛОВЕК И ЕГО ПСИХИКА В ЗЕРКАЛЕ ПСИХОАНАЛИЗА ФРЕЙДА HUMAN AND HIS PSYCHE IN THE MIRROR FREUD'S PSYCHOANALYSIS

А. Н. Скибинская, Т. В. Мишаткина
A. Skibinskaya, T. Mishatkina

*Белорусский государственный университет, МГЭИ им. А. Д. Сахарова БГУ,
г. Минск, Республика Беларусь
skopets.0804@gmail.com
Belarusian State University, ISEI BSU, Minsk, Republic of Belarus*

Актуальность темы заключается в востребованности творческой активности личности во всех сферах деятельности и попытках поиска путей ее повышения в структуре человеческой психики. Это требует серьезного методологического подхода к изучению междисциплинарных вопросов, находящихся на стыке философии, психологии и экологии.