

УДК 656.615, 504.054

НОРМАТИВНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В МОРСКИХ ПОРТАХ

Манова В.А., Анисимова А.И. (ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет ИТМО»)

Научный руководитель – к.э.н. Лебедева А.С. (ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет ИТМО»)

В данной работе рассматривается проблема экологической устойчивости портов, обозначается существующий пробел в нормативно-правовой базе, поскольку на данный момент не предлагается никаких специальных инструментов управленческого учета для достижения более высоких экологических показателей. Выявляется, что это достигается путем разработки и внедрения комплексного подхода, в котором представлены инструменты управленческого учета.

Введение. В последнее время исследователи уделяют все больше внимания воздействию портов и судоходства на окружающую среду. Портовая и судоходная отрасли должны следовать правилам в отношении соответствия экологическим нормам. Экологическая проблема в основном связана с операциями по обработке судов и грузов, промышленной деятельностью в портах, инициативами по планированию и расширению портов для повышения доступности ко внутренним районам. С другой стороны, мировая экономика и экономика отдельных государств, социальные институты и общество в целом сильно зависят от такого важного и стратегического объекта страны как порт и подразумевают выполнение всех его функций в полном объеме. Поэтому современным портам как части транспортно-логистического комплекса необходимо быть экологически сознательными и устойчивыми и соответствовать требованиям государства и общества.

Основная часть. Достижение экологически безопасного и устойчивого поведения является сложной задачей, поскольку оно учитывает различные особенности, такие как: сокращение выбросов в результате грузовых операций в порту, расширения порта или изменения зоны логистики. Таким образом, необходима стратегия в области управления портами, учитывающая экологические проблемы при переходе к развитию зеленых портов. То есть порты должны принимать ориентацию на разработку, внедрение и мониторинг эффективных методов, направленных на снижение воздействия порта на окружающую среду.

Нормативно-правовые акты и литература по-прежнему недостаточны для предложения и определения полезных и эффективных управленческих инструментов, способных развивать экологически безопасную и устойчивую политику портов. Необходимы дальнейшие исследования для выявления и анализа конкретных требований портовой индустрии. Для поддержки процессов принятия решений портовыми властями как регулируемыми органами в морских портах и для заинтересованных сторон порта (перевозчиков, грузоотправителей, транспортных операторов, правительства и т.д.), в нормативных актах должны содержаться руководящие указания по принятию инструментов и информационных систем, способных оценивать, отслеживать и измерять последствия выбора экологической политики, а также контролировать и сообщать об эффективности и результативности процессов принятия решений с точки зрения инноваций.

В сфере нормативных требований принятие правил касается не только деятельности по мониторингу и отчетности (такой как сертификация и разрешения), но также требует рассмотрения конкретной экологической поведенческой стратегии. Измерения, контрольные инструменты и системы обучения должны быть внедрены, чтобы позволить всем игрокам порта делать выбор в отношении эффективного и действенного управления окружающей средой. Широкий анализ предлагаемых инструментов управления может заполнить все еще существующий пробел в нормативно-правовой базе и структуре исследований.

В соответствии с управленческим инновационным подходом, необходимо сфокусироваться и проанализировать нормативно-правовую базу основных европейских стран, где порты обрабатывают значительные потоки трафика и выполняют наиболее значимые для

окружающей среды устойчивые действия, такие как Великобритания, Франция, Нидерланды и Германия.

Загрязнение окружающей среды от судов часто обусловлено их техническими характеристиками. Например, загрязнение воздуха создается дизельными двигателями, которые сжигают топливо с высоким содержанием серы, известное как бункерное топливо. Существуют и другие проблемы, которые также влияют на загрязнение окружающей среды, особенно в морской среде, такие как сброс водяного балласта и производство шума судами. Эти аспекты были рассмотрены и включены в различные правила на международном и европейском уровнях. На протяжении многих лет основные международные институты, такие как Международная морская организация (ИМО) и Комитет по защите морской среды, проводили непрерывные исследования, которые приводили к поправкам правил и стандартов. Международная конвенция является наиболее актуальным и конкретным правовым вмешательством по экологическим вопросам в портовой и судоходной отрасли. В Европе многочисленные правовые вмешательства касаются экологических проблем для индустрии морских портов. Европейский союз (ЕС, Брюссель, Бельгия) поддерживает амбициозные международные действия, направленные на инструменты предотвращения глобального потепления, и проводит политику, способную создавать экологически безопасные и устойчивые порты (например, путем содействия переходу к низкоуглеродной экономике).

Международная организация Organisation for Economic Co-Operation and Development (OECD) изучила воздействие международного морского транспорта на окружающую среду в пяти портах: Лос-Анджелес и Лонг-Бич (Калифорния, США), Роттердам (Нидерланды), Ванкувер (Канада) и Пусан (Корея). Государственные органы внедрили широкий спектр инструментов и методов управления для снижения негативного воздействия портов на окружающую среду в отношении портовой судоходной деятельности (например, ограничения на содержание серы в топливе); обработки грузов в портах (например, нормы выбросов для погрузочно-разгрузочного оборудования и ограничения на допустимые уровни шума); транспортировки товаров по внутренним районам (например, нормы выбросов для транспортных средств, используемых на территории порта и инвестиции в улучшение дорожной и железнодорожной инфраструктуры).

Выводы. С точки зрения управленческих инструментов применяются следующие инициативы: распространение информации; запреты на определенные виды деятельности; стандарты по использованию ресурсов; применяемые технологии; выбросы в отношении погрузочно-разгрузочного оборудования; различные виды экономических стимулов (например, дифференцированные портовые сборы). Во многих случаях, по сравнению с запретами и стандартами, инструменты управления могут предоставить загрязнителям большую гибкость в поиске недорогих возможностей для снижения негативного воздействия на окружающую среду. Многочисленные управленческие инструменты применяются для устранения негативного воздействия порта на окружающую среду и связанной с этим судоходной деятельности. Однако инструменты управления, используемые в этом секторе, часто носят «предписывающий» характер и вряд ли изменят фундаментальные экономические стимулы, порождающие инновации, для решения основных экологических проблем при более низких затратах.

Манова В.А. (автор)

Анисимова А.И. (автор)

Лебедева А.С. (научный руководитель)