

ЧИЖИКОВ ЭДУАРД НИКОЛАЕВИЧ
ЛУКИН ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ

БЕЗОПАСНОСТЬ НА ВОДНЫХ ОБЪЕКТАХ КАК ЭЛЕМЕНТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

АННОТАЦИЯ

В статье раскрыто основное содержание деятельности по обеспечению безопасности на водных объектах, факторы безопасности и меры российского государства по выполнению Комплексного плана модернизации и расширения магистральной морской и речной инфраструктуры, особенности его реализации в Арктической зоне Российской Федерации, проанализирован опыт международного сотрудничества в деле спасания на водных объектах.

Ключевые слова: безопасность; транспортная инфраструктура; Арктическая зона Российской Федерации; водный объект; экономическая безопасность; морской путь; речной путь; факторы безопасности; гидрометеорологическое обслуживание; спасание на воде; сотрудничество; МЧС России.

CHIZHIKOV ED. N
LUKIN V. N.

SAFETY ON WATER OBJECTS AS AN ELEMENT OF ECONOMIC SECURITY

ABSTRACT

The article reveals the main Content of Activities to ensure the safety of water bodies, security factors and measures of the Russian State to implement a Comprehensive Plan of Modernization and Expansion of the main sea and river infrastructure, especially its implementation in the Arctic Zone of the Russian Federation. The experience of international Cooperation in the Rescue of water bodies is analyzed.

Keywords: Safety; Transport Infrastructure; Arctic Zone of the Russian Federation; Water Body; Economic Security; Sea Route; River Way; Safety Factors; Hydrometeorological Service; Rescue on Water; Cooperation; EMERCOM of Russia.

В новой редакции «Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года», утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 года № 2205-р в число приоритетных направлений развития морской деятельности было включено обеспечение безопасности в части безопасности объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним акваторий. Ожидаемые результаты деятельности по этому направлению включали, кроме того, развитие систем навигационно-гидрографического, гидрометеорологического, поисково-спасательного, медицинского обеспечения и международно-правовое сотрудничество, защиту и сохранение окружающей морской среды [1].

В сентябре 2018 года Правительством Российской Федерации был утвержден «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» (далее – Комплексный план), разработанный во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 [2]. Комплексный план включает 11 федеральных проектов, из которых девять

проектов направлены на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры. К исследуемой проблеме относятся, прежде всего, «Морские порты России», «Северный морской путь», «Внутренние водные пути», «Транспортно-логистические центры». Развитие морских и речных портов обозначено одной из стратегических задач государства. Цель – увеличение грузооборота морских портов России на треть выше уровня, достигнутого к концу 2018 года.

Федеральными проектами предусматривается развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов, а также повышение уровня экономической связанности территории России за счёт расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры [3]. Реализация проектов, на которые запланировано 6,5 триллионов рублей, что составляет 20 процентов от финансирования всех национальных проектов, должно способствовать повышению экономической безопасности страны [4].

Морской транспорт играет в обеспечении экономического суверенитета и экономической

безопасности важную роль. Его доля в мировом межгосударственном грузообороте составляет по разным оценкам от 62 до 70 процентов. Несмотря на то, что во внутреннем грузообороте доля морского и речного транспорта пока незначительна, но важность морского и речного транспорта, соответствующей инфраструктуры для Российской Федерации определяется положением страны на берегах трёх океанов и протяжённостью морской границы более чем на 42 тысячи километров; протяжённостью внутренних российских вод в 101,6 тысяч километров, из которых судоходны 85 тысяч километров и возросшим вниманием к проблеме со стороны государства [5].

Особое значение имеют водные пути, ведущие к Заполярью по сибирским рекам, из-за слаборазвитой транспортной инфраструктуры. В настоящее время предпринимаются усилия по реализации разных проектов по ее развитию, например, «Северный широтный ход» («Обская – Салехард – Надым – Хорей – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» и железнодорожных подходов к нему). Северный широтный ход предполагает создание железнодорожного коридора в 700 километров, объединяющего Свердловскую и Северную железные дороги, а также участок железной дороги «Бованенково – Сабетта» как логическое продолжение Северного широтного хода. Это позволит северным регионам страны выйти к Мировому океану через уже работающий порт Сабетта, соединить европейскую часть российского государства с Северным морским путем, перевозить грузы из Арктической зоны Российской Федерации морским путем. В целях обеспечения экономической безопасности этот проект реализуется с помощью отечественных технологий и из отечественных материалов.

Но и этот проект имеет в основном широтное направление, а стратегически важное экономическое значение имеет меридиональное направление. Реки связывают южные районы Западной и Восточной Сибири с районами Арктической зоны Российской Федерации (далее АЗРФ) и используются для перевозки людей, продовольствия и промышленных товаров сплава леса, но не всегда совпадают с пунктами назначения грузов, что ведет к дополнительным расходам по доставке. Так, по Оби, которая судоходна на протяжении 3600

километров, и Иртышу транспортируют нефть из Тюменского нефтегазового района. Енисей судоходен на протяжении 3300 километров, а порты Игарка и Дудинка в его нижнем течении доступны для морских судов, следующих Северным морским путём. Важную роль в экономике северных регионов играет и такая транспортная речная артерия страны как река Лена, судоходная 4000 километров, здесь навигация продолжается четыре-пять месяцев в году.

Проблемы обеспечения безопасности на водных объектах исследуются на примере АЗРФ, поскольку очевиден тренд на освоение как сухопутной, так и морской части Севера России и все возрастающее внимание многих стран мира к этому важному геополитическому и геоэкономическому региону. По речным и морским путям в АЗРФ осуществляется основной грузооборот. В модели многомерного арктического пространства известного российского исследователя Арктики Ю.Ф. Лукина выделено «геоэкономическое пространство, ресурсы, индустрия, инфраструктура» [6, с. 24].

На очередном Российском инвестиционном форуме (15-16 февраля 2019 года, г. Сочи) обсуждались все экономические составляющие водного транспорта: судостроение, дноуглубление, восстановление судоходных гидротехнических сооружений, необходимость увеличения капиталовложений в развитие инфраструктуры водных объектов в целях перераспределения грузопотоков с наземного транспорта на морской и речной, как это предусмотрено в актуализированной Транспортной стратегии России [см.: 7]. Очевидно, что ежегодно выделяемые бюджетом страны более одного триллиона рублей на поддержание и развитие транспортной сети явно недостаточны.

Безопасность на водных объектах детерминирована всем комплексом действий, осуществляемых на них. Степень безопасности зависит от эффективности таких действий. Это в полной мере следует отнести к экономической безопасности. В Стратегии экономической безопасности Российской Федерации (2017 год) дано определение экономической безопасности и экономического суверенитета [см.: 8].

На уровень безопасности на водных объектах влияет ряд факторов.

Прежде всего, это качество гидрометеоро-

логического обслуживания, которое оказывает существенное влияние на безопасность судоходства, содержание водных объектов и окружающей инфраструктуры в штатном режиме. Система гидрометеорологического обслуживания состоит из трех основных элементов: наблюдательная сеть, формирующая первичные данные; вычислительные мощности и программное обеспечение, обрабатывающие собранные данные и формирующие прогнозы; инструменты доведения информации до потребителей. Наблюдательная сеть включает в себя метеорологические, гидрологические, морские, речные станции, радиолокационную и спутниковую информационные системы. Их создание и эксплуатация требует значительного финансирования, особенно если она формируется в таком труднодоступном регионе, как АЗРФ.

Федеральная служба по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды России (далее – Росгидромет) планирует только по метеосопровождению Северного морского пути (далее – СМП) модернизировать сорок станций, то есть осуществить полную автоматизацию, включая двойное, тройное резервирование оборудования, которое не требует постоянного присутствия обслуживающего персонала, и около тридцати восстановить.

Для повышения точности метеопрогнозов планируется запуск двух спутников типа «Арктика» на полярных орбитах. В настоящее время из восьми российских спутников в интересах Росгидромета работают только два. Использование даже ограниченной информации с 31 иностранного спутника требует еще больших финансовых затрат. А для ледовых прогнозов нужна информация в режиме реального времени. Радиолокаторов по Северу Росгидромет не имеет, и радиолокационная информация отсутствует.

Повышению эффективности обработки метеоинформации должен способствовать один из двух суперкомпьютеров в России, принадлежащий Росгидромету, мощностью в два петафлопса. Но уже в настоящее время до 70 процентов всей информации в Арктике собирает и обрабатывает Росгидромет.

В рамках двух базовых систем передачи данных Росгидромета: ЕСИМО (единая система информации в Мировом океане) и информационная система «Север», используются две российские системы –

«Ямал» и «Гонец», а также дорогая и ограниченная в возможностях иностранная – «Иридиум». Отечественные системы требуют современных решений.

Через систему «Север» ежесуточно передается информация на капитанские мостики всех судов СМП. В открытый доступ выкладывается три вида бесплатной информации – по ветру, по температуре и по волнению на море. В 2018 году оправданность прогнозов Росгидромета составила по его данным свыше 82 процентов, по метеорологическим морским прогнозам – 95, по гидрологическим морским прогнозам – 97, а по штормовым предупреждениям – 100 процентов [см.: 9].

Такая точность способствует повышению безопасности на водных объектах и экономической эффективности по их использованию.

Но наблюдаемое в Арктике потепление, деградация ледового покрова, оттаивание почвы меняет гидрологический режим, умножает угрозы и риски безопасности, вынуждает разрабатывать новые прогностические модели, менять инфраструктуру, а это все увеличивает объемы финансирования и усиливает давление на экономику страны.

Комплексное развитие всех элементов транспортной инфраструктуры на основе построения транспортно-экономического баланса, развития системы статистического учета, использования математических методов прогнозирования и моделирования, динамики грузовой и пассажирской базы, а также анализа вариантов развития морской и речной транспортной системы – факторы, также влияющие на уровень безопасности на водных объектах. Состояние водных объектов, сравнение показателей аварийности при деятельности различных видов транспорта, сохранность грузов и сроки доставки различными видами транспорта, размеры материального ущерба, степень отрицательного влияния на экологию при транспортировке людей и грузов, наличие или отсутствие резервов пропускной способности транспортной инфраструктуры, степень шумового воздействия и вибрации, финансовые затраты при ликвидации чрезвычайных ситуаций на водных объектах определяют основное содержание безопасности. Такой подход демонстрируют большинство стран мира.

Так, по словам Министра транспорта Российской Федерации, нормативы, принятые для внутренних водных путей в 2015 году, за последние

три года «не были должным образом профинансированы» [см.: 10] и это отрицательно сказалось на состоянии всего речного транспортного комплекса и его безопасности. Вместе с тем, на XII Международном форуме и выставке «Транспорт России-2018» (ноябрь 2018, г. Москва) было отмечено, что эффективной работе речного флота в 2018 году препятствовали, прежде всего, неравные конкурентные условия по сравнению с другими видами транспорта, а также административные барьеры, избыточные, дополнительные, дублирующие требования национального законодательства на Морфлоте [11].

С целью ограничений по выбросам парниковых газов с 1 января 2020 года вступает в силу международный стандарт по содержанию серы в бункерном топливе на уровне 0,50 процентов, утвержденный в Международной морской организации. Одним из вариантов обеспечения безопасности в этом аспекте является использование сжиженного природного газа (далее – СПГ). Российская топливная промышленность в состоянии поставить на рынок необходимое количество низкосернистого топлива, а компания «Hitachi High-Tech» уже разработала портативный анализатор XRF X-MET8000. Он соответствует методам проверки проб на серу ASTM D4294, ISO8754 и IP336. Анализатор оснащен встроенным GPS для определения места выполнения анализа топлива. Экипаж сможет проверять топливо на содержание серы и во время бункеровочной операции, и по мере приближения судна к зонам контроля выбросов (ECA) [12].

Очевидна экономическая эффективность и повышенная степень безопасности современной материально-технической базы транспортной инфраструктуры. Новые современные морские и речные суда способствуют модернизации всей сопутствующей транспортной инфраструктуры. В настоящее время набирает силу российская судостроительная отрасль. Этому способствует, например, деятельность Государственной транспортной лизинговой компании (далее – ГТЛК) – крупнейшей лизинговой компании России. По состоянию на 30 июня 2018 года объем лизингового портфеля ГТЛК превысил 803,0 миллиарда рублей. ГТЛК осуществляет инвестиционную деятельность в целях развития отечественной транспортной инфраструктуры, сотрудничает с крупнейшими верфями

и операторами водного транспорта в России, реализуя, в том числе, государственные программы поддержки этой отрасли. Флот ГТЛК насчитывает 57 судов различных типов, которые поставляет в лизинг [13].

На начало 2019 года ГТЛК заказала на российских верфях 56 судов, из которых 32 построено и передано лизингополучателям. Министерство транспорта России, единственный акционер, принял решение о предоставлении ГТЛК субсидии в объеме 5,9 миллиардов рублей на строительство двух пассажирских «Комет» для Азово-Черноморского бассейна и 11 сухогрузов «река – море плавания».

Средства, выделяемые государством на лизинг судов, являются возвратными, в отличие от других мер государственной поддержки и могут многократно направляться на строительство новых судов. По государственной программе на отечественных верфях будет построено более 100 судов с объемом государственного финансирования 27,9 миллиардов рублей в течение пяти лет [см.: 11].

Внедрение современных цифровых технологий во все сегменты отрасли также будет способствовать укреплению безопасности. В России взят курс на внедрение электронного документооборота, хотя здесь возникает проблема признания электронных подписей, в том числе выданных за рубежом, всеми участниками экономического процесса. Упрощение процедур и формальностей обсуждается в Евразийской экономической комиссии.

А в Европейском Союзе (далее – ЕС) усилиями Европейской организации морских портов (ESPO) 7 февраля 2019 года между Европарламентом и Советом было подписано Соглашение, согласно которому к 2025 году будет установлена европейская процедура «единого окна» для морской судоходной отрасли (EMSWe), которая включает: создание согласованных интерфейсов, процедур и форматов данных; предоставление единой точки входа в систему по всей территории ЕС, единый модуль IT-решений, разработанный на уровне Европейского Союза и подключение его к каждому национальному «единому окну».

Таким образом, новый механизм предусматривает создание массива данных EMSWe, согласование национальных схем «единого окна», применение принципа разового отчета и заверше-

ние программы цифровизации большинства европейских портов [14].

Необходимость подобного механизма в России подтверждает, например, ситуация с ввозом радиоэлектронного оборудования для судов под российским флагом. С 31 января 2017 года изменились правила, в соответствии с которыми импортное оборудование проверялось филиалами Главного радиочастотного центра на основании документов, предоставленных производителем. Уже третий год такое оборудование проверяется в ходе инструментальной проверки, на что уходит от шести месяцев до года. Современного отечественного радиоэлектронного оборудования такого уровня нет.

В вопросах обеспечения безопасности важное место занимает охрана и содержание водных объектов. Так, Россия выступила против намерений Монголии построить ГЭС на реке Селенга, которая является основной водной артерией, наполняющей озеро Байкал. Ради его сохранения российское государство готово снабжать Монголию дешевой электроэнергией. Осуществляется берегоукрепление некоторых районов Байкала.

Угрозу безопасности могут представлять и гидротехнические сооружения на водных объектах (далее – ГТС). На их ремонт в 2018 году было выделено 1,7 миллиардов рублей – около 400 миллионов рублей выделяется на ремонты ГТС, федерального подчинения, а остальные средства – на ремонт муниципальных и бесхозных ГТС. Объем финансирования в 2019 году примерно такой же [15].

Для обеспечения безопасности судоходства необходимо поддерживать нужный для проводки судов уровень глубин. В процессе Северного завоза по водным путям сибирских рек Федеральное агентство водных ресурсов страны в необходимых случаях организует караванную проводку судов после залповых сбросов из водохранилищ.

Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (далее – МЧС России) призвано противостоять вызовам, угрозам и рискам безопасности на водных объектах на территории государства и за ее пределами в соответствии с международными договорами.

Международное сотрудничество в Западной

Арктике по поиску и спасанию на водных объектах осуществляется в рамках Совета Баренцева / Евроарктического региона (далее – СБЕР), учрежденного в 1993 году.

Координация деятельности осуществляется не только на уровне государств-членов СБЕР, но и в рамках Баренцева регионального совета (далее – БРС).

Практическое взаимодействие в СБЕР координируется 15 рабочими группами, являющимися по своему характеру межгосударственными, региональными или совместными, в числе которых Совместный комитет по сотрудничеству в сфере спасательных операций. Рабочие группы – по окружающей среде, по транспорту и логистике, имеющие отношение к поиску и спасанию на водных объектах.

Арктический совет (далее Совет) был учрежден в 1996 году. В Совет входят Канада, Королевство Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Российская Федерация, Швеция и Соединенные Штаты Америки.

Статус наблюдателей в Арктическом совете на первое января 2019 года имели двенадцать неарктических государств: Франция, Германия, Нидерланды, Польша, Испания, Великобритания, Китай, Италия, Япония, Республика Корея, Сингапур, Индия и одиннадцать неправительственных организаций:

Работа Совета главным образом осуществляется в рамках шести рабочих групп, среди которых Рабочая группа по устранению загрязнения в Арктике (АСАР) – выступает в роли механизма поддержки, способствующего национальным действиям по сокращению выбросов и других видов проникновения в среду загрязняющих веществ, присутствующих в Арктике. Рабочая группа по реализации Программы арктического мониторинга и оценки (АМАР) – осуществляет мониторинг арктической среды, экосистем и населения, а также предоставляет научные рекомендации с целью поддержки правительств в борьбе с загрязнением и неблагоприятными последствиями изменения климата. Рабочая группа по защите арктической морской среды (РАМЕ) – является координационным центром всей деятельности Арктического совета, связанной с защитой и рациональным использованием арктической морской среды.

К теме поиска и спасания имеют отношение Рабочая группа по предупреждению, готовности и ликвидации чрезвычайных ситуаций (EPPR) – занимается защитой арктической среды от угрозы и воздействия аварийных выбросов загрязняющих веществ и радионуклидов.

Совет также может учреждать целевые и экспертные группы для осуществления конкретной работы.

Основными элементами системы безопасности на водных объектах в рамках Арктического совета стали: «Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске спасания в Арктике» (2011 год, далее – Соглашение), «Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике» (2013 год), «Соглашение об укреплении международного арктического научного сотрудничества» (2017 год).

Соглашение нацелено на укрепление сотрудничества и координации в арктическом регионе при осуществлении авиационных и морских поисково-спасательных операций на территории подконтрольной государствам-членам Арктического совета. Под такими территориями подразумеваются земельные площади, внутренние воды и территориальные моря вместе с надземным воздушным пространством. В соответствии с Соглашением стороны вправе запросить разрешение на въезд на территорию других государств-членов Арктического совета для поиска и спасания (включая заправку транспортных средств). В таких случаях применяется наиболее оперативная процедура пересечения границы в соответствии с национальным законом и международными соглашениями. Стороны обязуются обмениваться информацией, которая повышает эффективность поисково-спасательных операций; должны содействовать сотрудничеству, уделяя внимание в первую очередь вопросам обмена опытом, наблюдений, системы сбора судовых сообщений, информационных систем, совместных учений и разработок [16].

В соответствии с требованиями Соглашения международное сотрудничество организуется на уровне «Компетентных органов»: в Дании – Морское ведомство Дании; в Исландии – Министерство внутренних дел; в Канаде – Министр национальной обороны; в Норвегии – Министерство юстиции и полиции; в Российской Федерации – Министерство

транспорта Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий; в Соединенных Штатах Америки – Береговая охрана Соединенных Штатов Америки; в Финляндии – Министерство внутренних дел, Агентство транспортной безопасности Финляндии; в Швеции – Морская администрация Швеции.

На уровне «Поисково-спасательных ведомств»: в Дании – Морское ведомство Дании, Управление транспорта Дании, Министерство рыболовства – Фарерские Острова; в Исландии – Береговая охрана Исландии; в Канаде – Вооруженные силы Канады, Береговая охрана Канады; в Норвегии – Совместный спасательно-координационный центр, Северная Норвегия (JRCC NN Bod); в Российской Федерации – Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральное агентство морского и речного транспорта; в Соединенных Штатах Америки – Береговая охрана Соединенных Штатов Америки, Министерство обороны Соединенных Штатов Америки; в Финляндии – Пограничная охрана Финляндии; в Швеции – Морская администрация Швеции.

На уровне «Спасательно-координационных центров»: в Дании – Морской спасательно-координационный центр, Грённедал (MRCC Gronnedal), спасательно-координационный центр, Зёндре-стрём/Кангерлуссвак (RCC Sondrestrom), морской спасательно-координационный центр, Торсхавн (MRCC Torshavn); в Исландии – Совместный спасательно-координационный центр (Исландия) (JRCC Iceland); в Канаде – Совместный спасательно-координационный центр, Трентон; в Норвегии – Совместный спасательно-координационный центр, Северная Норвегия, (JRCC NN Bod); в Российской Федерации – Государственный морской спасательно-координационный центр (ГМСКИ), Главный авиационный координационный центр поиска и спасания (ГАКЦПС); в Соединенных Штатах Америки – Совместный спасательно-координационный центр, Джуно (JRCC Juneau), авиационный спасательно-координационный центр, Эльмендорф (ARCC Elmendorf); в Финляндии – Морской спасательно-координационный центр, Турку (MRCC Turku), Авиационный спасательно-координационный центр Финляндии (ARCC Finland); в Швеции –

Совместный спасательно-координационный центр, Гётеборг (JRCC Gothenburg).

В дополнение к ним в рамках Арктического форума береговых охран (далее – Форум), созданный в 2016 году, восемь циркумполярных стран с участием Российской Федерации разработали Устав; Стратегическую «дорожную карту» взаимодействия на ближайшие пять лет; Заявление о приеме «Доктрины, тактики, процедур, регламента обмена информацией» для проведения «объединенных операций в Арктике», а также аварийно-спасательных мероприятий на море в Арктическом регионе. В 2017 году было согласовано «Руководство по проведению совместных операций». Этот документ определяет тактику взаимодействия в первую очередь по таким направлениям, как поиск и спасание в Арктике, реагирование на чрезвычайные ситуации, обеспечение экологической безопасности в регионе Арктики.

В 2018 году Россия и США направили в ИМО предложение создать шесть двусторонних маршрутов и шесть районов повышенной осторожности плавания в Беринговом проливе и Беринговом море [17].

В дальнейшем организация Форума и совершенствование взаимодействия должны осуществляться на основе анализа рисков и угроз, которые существуют или прогнозируются в Арктическом регионе.

Международное сотрудничество в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в Арктическом регионе осуществляется в виде международных учений. С 2002 года ежегодно проводятся российско-норвежские учения «Баренц» по отработке взаимодействия подразделений береговой охраны при проведении поисково-спасательных операций. Площадку для подготовки командно-штабных учений «Баренц-Рескью» регулярно представляет Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России.

Кроме МЧС России в учениях принимают поисково-спасательные и аварийно-спасательные подразделения других министерств и ведомств такие, например, как Федеральные государственные бюджетные учреждения Росрыболовства «Дальневосточный экспедиционный отряд аварийно-спасательных работ» и «Северный экспедиционный

отряд аварийно-спасательных работ» (Северный отряд). Целью этих подразделений является обеспечение безопасности плавания российских промысловых судов в районах промысла при осуществлении рыболовства путем несения дежурства спасательных судов в заданной готовности к проведению спасательных операций в районах промысла и местах базирования флота.

Основу группировки спасательных судов этих отрядов составляют ледокольное спасательное судно и многоцелевые спасательные морские буксиры с задачами: оказание помощи судам, терпящим бедствие в море, снятие с мели, тушение пожара, поисковые и эвакуационные работы, выполнение морских буксировок судов и плавучих сооружений, оказание первой медицинской помощи.

Северный отряд в сотрудничестве с поисково-спасательными службами стран Северной Европы и во взаимодействии с оперативными дежурными ГУ МЧС России и Северного флота основные усилия сосредоточивает на обеспечении безопасности в зоне ответственности Баренцева и Норвежского морей.

В этих учениях наряду с Россией принимают участие представители и других стран – членов Арктического Совета. Такая работа может служить примером конкретного международного сотрудничества и практической реализации сотрудничества и партнерства с МЧС России, Минобороны России, Минтранс России, Росгидрометом и другими ведомствами и организациями, имеющими в регионе пункты постоянного круглогодичного базирования.

В 2016 году наша страна уже участвовала в качестве наблюдателя в поисково-спасательных учениях «Арктик Чинук», проводимых в США.

В целях координации деятельности по обеспечению безопасности на водных объектах в Центральном аппарате МЧС России создано Управление безопасности людей на водных объектах с тремя отделами.

Приоритеты развития этих подразделений таковы: развитие объектов инфраструктуры Управления безопасности людей на водных объектах МЧС России в АЗРФ; повышение эффективности государственного и технического надзора за объектами, поднадзорными ГИМС МЧС России, их учет,

а также государственная регистрация маломерных судов; внедрение современных форм и методов обеспечения безопасности людей на водных объектах; внедрение новых технологий, средств навигации и связи, автоматизированной информационной системы; оснащение подразделений Управления безопасности людей на водных объектах МЧС России в АЗРФ специализированными судами (с автономным плаванием до 10 суток); участие в реализации мероприятий по строительству судов аварийно-спасательного и вспомогательного флотов.

В Арктической зоне Российской Федерации организацию и координацию поисково-спасательных операций на море осуществляют следующие структуры Минтранса России:

- в западном секторе Арктики – Морские спасательно-координационные центры (МСКЦ) в портах Мурманск и Архангельск;
- в восточном секторе Арктики – МСКЦ в портах Диксон, Владивосток и Петропавловск-Камчатский.

Обеспечение поисковых и аварийно-спасательных работ осуществляют силы и средства ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота», а именно:

- в западном секторе Арктики – ФГУП «Мурманское бассейновое аварийно-спасательное управление» с филиалом в Архангельске;
- в восточном секторе Арктики – силами и средствами ФГУП «Дальневосточное БАСУ», ФГУП «Сахалинское БАСУ» и филиала в Петропавловске-Камчатском, а также морскими спасательными подцентрами Певек и Тикси.

Учитывая, что поисково-спасательные операции в Арктике в ледовых условиях в основном обеспечиваются с помощью ледоколов, морские спасательно-координационные центры взаимодействуют с ФГУП «Атомфлот» Росатома.

Большинство поисково-спасательных операций в Арктике не обходится без применения воздушных судов. Авиация при проведении поисково-спасательных операций в Арктике является наиболее эффективным средством.

Поисково-спасательные самолеты и вертолеты Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (МЧС России), Минобороны России, ФСБ

России и Росавиации привлекаются морскими спасательными координационными центрами к поисково-спасательным операциям в Арктике во взаимодействии с Главным авиационным координационным центром поиска и спасания (ГАК-ЦПС) Единой системы авиационно-космического поиска и спасания (ЕС АКПС) Росаэронавигации на основе конвенционных требований.

К поисково-спасательному обеспечению полётов на территории Арктики привлекаются поисково-спасательные воздушные суда, базирующиеся на аэродромах: Мурманск, Североморск, Воркута, Ухта, Печора, Нарьян-Мар, Салехард, Хатанга, Норильск, Мыс Каменный, Якутск, Мирный, Тикси, Нерюнгри, Зырянга, Батагай, Полярный, Анадырь.

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 28.03.2008 № 401-р созданы семь федеральных государственных учреждений «Авиационный поисково-спасательный центр». Для реализации требований распоряжения дополнительно планируется создание поисково-спасательных отделений в г. Мирный и Тикси, что расширит возможности по организации авиационного поиска и спасания [18].

С целью прикрытия кроссполярных и транссибирских воздушных трасс и районов открытого моря и в соответствии с Федеральной целевой программой «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации 2009–2015 годы», планировалось создание трех отдельных авиационных спасательных отрядов дальнего действия в городах Петропавловск-Камчатский (Елизово), Иркутск, Ухта, включающие в себя: самолеты Ил-76 МДПС, оснащенных аварийно-сбрасываемым спасательным судном типа «Гагара», самолеты разведчики типа Су-80, вертолеты Ми-8МТВ, автомобили повышенной проходимости для наземного поиска.

Прорабатывается вопрос создания авиационно-спасательной группировки МЧС России в составе 14 воздушных судов (12 вертолетов и два самолета), которые будут базироваться на аэродромах АЗРФ.

Важным элементом системы мониторинга становятся создание Арктических комплексных аварийно-спасательных центрах МЧС России (АКАСЦ), которые будут участвовать в сборе, обработке и представлении оперативной информации

о чрезвычайных ситуациях, прогнозной информации о тенденциях их развития и последствиях, силах и средствах и ресурсах в АЗРФ, организации межведомственного информационного обмена между существующими или создаваемыми информационно-аналитическими системами существующих структур Минобороны России, Минтранса России, Минрегиона России, Минпрома России, Роскосмоса и других заинтересованных организаций.

В рамках Системы освещения обстановки в Арктике Минобороны России совместно МЧС России и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти проводится работа по созданию и поддержанию единого информационного пространства в Арктической зоне Российской Федерации в целях интеграции ресурсов и повышения уровня безопасности и безопасности жизнедеятельности в этом регионе.

ИМО разработана и действует Международная космическая система определения местонахождения судов и самолетов, терпящих бедствие, активное участие в которой принимает Российская Федерация.

В рамках Федеральной космической программы Российской Федерации на 2016–2025 годы для дистанционного зондирования Земли планируется к 2025 году увеличить орбитальную группировку с восьми космических аппаратов (в 2015 году) до двадцати трех [19].

С целью развития космического мониторинга в интересах предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в Арктической зоне Российской Федерации МЧС России подписано соглашение о взаимодействии с Федеральным космическим агентством по вопросам создания совместных центров приема, обработки и возможной установке программно-аппаратных комплексов с антеннами для приема и распространения информации дистанционного зондирования Земли из космоса. В настоящее время созданы четыре совместных центра приема и обработки космической информации МЧС России в городах Москва, Вологда, Красноярск и Владивосток. Они обрабатывают информацию с шести космических аппаратов дистанционного зондирования Земли и 24 спутников системы «ГЛОНАСС». На базе АКАСЦ в 2018 году введен в опытную эксплуатацию второй совместный МЧС России и Роскосмоса центр приема и

обработки космической информации в Арктической зоне, расположенный в городе Дудинка. К 2020 году планируется создание аналогичного центра в Анадыре. В Мурманске такой комплекс уже функционирует [20].

Создание таких комплексов в значительной степени ускорит переход к созданию единой Арктической межведомственной системы мониторинга и прогнозирования чрезвычайных ситуаций.

С целью консолидации усилий и объединения имеющегося потенциала субъектов, осуществляющих деятельность в Арктике, МЧС России заключено Соглашение с Пограничной службой ФСБ России. Проведен ряд совместных учений МЧС России и Пограничной службы ФСБ России по отработке совместных действий в сфере поиска и спасания в Арктике.

Сотрудники МЧС России в числе первых направляются в зарубежные страны для проведения сложнейших поисково-спасательных операций. В 2011 году Государственной центральный аэромобильный спасательный отряд МЧС России «Центроспас» прошел аттестацию по системе международных стандартов ИНСАРАГ (INSARAG – Международная консультативная группа по вопросам поиска и спасения, созданная в 1991 году под эгидой ООН) и получил звание поисково-спасательного отряда «тяжелого» класса, которое регулярно подтверждает. Во всем мире таких отрядов не более двух десятков.

В составе отряда «Центроспас» работает аэромобильный госпиталь. С 2016 года он входит в тройку глобального реестра чрезвычайных медицинских бригад Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) для работы в зоне бедствий и катастроф.

МЧС России является ответственным исполнителем семи позиций Плана мероприятий по реализации Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, утвержденный Председателем Правительства Российской Федерации 30 августа 2016 года, среди которых задача по объединению усилий приарктических государств в создании единой региональной системы поиска и спасения, а также предотвращения техногенных катастроф и ликвидации их последствий, включая координацию деятельности спасательных сил (п.74) [21].

Таким образом, Проблема обеспечения безопасности на водных объектах актуализирована современной сложной геополитической обстановкой.

Обеспечение безопасности на водных объектах является элементом экономической безопасности, поскольку в определенной степени от ее уровня зависит уровень экономической безопасности и эффективность функционирования экономики в целом.

Разработаны и функционируют международная и национальные нормативно-правовые основы действий по обеспечению безопасности на водных объектах.

Обеспечение безопасности на водных объектах требует больших материальных и финансовых затрат, а также согласованных действий всех участников глобального, региональных и национальных политических и экономических процессов.

На европейском региональном геоэкономическом пространстве ЕС удастся более эффективно реализовывать морскую стратегию по обеспечению безопасности.

Из-за слабого развития портовой инфраструктуры и ряду других причин, включая административные барьеры, Российская Федерация испытывает трудности в комплексном решении проблем безопасности, не использует все имеющиеся ресурсы, в том числе финансовые.

Вместе с тем, в последние годы в ходе реализации ряда государственных программ и национальных проектов в России наметилась тенденция развития всей транспортной инфраструктуры, включая морскую и речную.

Важную роль в обеспечении безопасности играет МЧС России, имеющая необходимый минимум сил и средств для спасания людей и материальных средств на водных объектах.

Список литературы

1. Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 года № 2205-р [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_/ (дата обращения: 08.02.2019).
2. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kremlin.ru/acts/bank/43027> (дата обращения: 05.02.2019).
3. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержден Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101-р [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/MUNhgY> (дата обращения: 05.02.2019).
4. Большая пресс-конференция Владимира Путина [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/> (дата обращения: 05.02.2019).
5. Распоряжение Правительства Российской Федерации № 1800-р от 19 декабря 2002 года (в ред. от 28.04.2018 г.) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://government.ru/docs/all/44115/> (дата обращения: 09.02.2019).
6. Лукин Ю.Ф. Многоликая Арктика в потоке времени и смыслов. – Архангельск, 2019. – 237 с.
7. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (с изменениями на 12 мая 2018 года)» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902132678> (дата обращения: 08.02.2019).
8. Указ Президента Российской Федерации от 13.05.2017 г. № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/41921> (дата обращения: 03.02.2019).
9. Автоматизация Севера – Росгидромет накануне большого обновления [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://marine.gov.ru/publication/smi/4542/> (дата обращения: 13.02.2019).
10. Водный транспорт занял важное место в повестке Российского инвестиционного форума [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://marine.gov.ru/events/morskaya-kollegiya/4534/> (дата обращения: 13.02.2019).
11. Морской и речной транспорт – системный элемент магистральной инфраструктуры [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://>

rus-shipping.ru/ru/stats/?id=783 (дата обращения: 08.02.2019).

12. Hitachi High-Tech разработала анализаторы для оперативной проверки топлива на соответствие стандарту ИМО по сере [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rus-shipping.ru/ru/flag/news/?id=36369> (дата обращения: 08.02.2019).

13. О компании [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://gtlk.ru/about/> (дата обращения: 10.02.2019).

14. ESPO приветствует соглашение о применении процедуры «единого окна» в портах ЕС [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rus-shipping.ru/ru/flag/news/?id=36403> (дата обращения: 11.02.2019).

15. Управление водными ресурсами России – все задачи решаемы. Интервью В.А. Никанорова, 19 Февраля 2019 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://voda.mnr.gov.ru/news/detail.php?ID=545267> (дата обращения: 11.02.2019).

16. Agreement on cooperation on aeronautical and maritime search and rescue in the Arctic. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/531 (дата обращения: 17.02.2019).

17. Россия и США разработали маршруты судов в Арктике из-за роста движения. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ria.ru/>

world/20180125/1513351656.html. (дата обращения: 17.02.2019).

18. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.03.2008 № 401-р «О создании в ведении Росаэронавигации федеральных государственных учреждений» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902093839> (дата обращения: 17.02.2019).

19. Федеральная космическая программа России на 2016 – 2025 годы. Утверждена Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 марта 2016 г. № 230 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.roscosmos.ru/22347/> (дата обращения: 17.02.2019).

20. 6 февраля 2019 года в МЧС России прошло итоговое заседание Коллегии МЧС России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mchs.gov.ru/dop/info/smi/news/item/34016600> (дата обращения: 17.02.2019).

21. План мероприятий по реализации «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года», утвержден Председателем Правительства Российской Федерации 30 августа 2016 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/> (дата обращения: 18.02.2019).

Статья поступила в редакцию 18 февраля 2019 г.

Принята к публикации 20 марта 2019 г.