

Научная статья

УДК 349; DOI: 10.61260/2074-1626-2023-4-38-42

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В АРКТИКЕ

✉Бразовская Яна Евгеньевна.

Российский государственный гидрометеорологический университет,
Санкт-Петербург, Россия

✉y.brazovskaya@rshu.ru

Аннотация. Анализируется особенность приоритетов Российской Федерации по направлению обеспечения безопасности в Арктике. Рассматривается национальная транспортная коммуникация в обозначенном регионе – Северный морской путь, функционирование которого обеспечивается современным атомным ледокольным флотом. Автор на основе показателей эффективности логистики обращает внимание на обеспеченность материально-техническими средствами в целях конкурентоспособности торговых операций. Делает вывод о том, что Россия стремительно наращивает свой потенциал, невзирая на сложную геополитическую обстановку. Отмечается рост грузооборота морских портов арктического бассейна за счет наливных (опасных) грузов, требующих разработки правовых положений, направленных на демпфирование неблагоприятных последствий и возможного причинения вреда экосистеме Арктики, акватории Северного морского пути. В заключение предлагаются варианты адаптации нормативной правовой базы к современным условиям, что, по мнению автора, благотворно повлияет на обеспечение безопасности в Арктике.

Ключевые слова: безопасность, национальная безопасность, экономическая безопасность, транспортная безопасность, экологическая безопасность, Северный морской путь, Арктика

Для цитирования: Бразовская Я.Е. Транспортно-логистическое обеспечение безопасности в Арктике // Право. Безопасность. Чрезвычайные ситуации. 2023. № 4 (61). С. 38–42. DOI: 10.61260/2074-1626-2023-4-38-42.

Scientific article

TRANSPORT AND LOGISTICS SECURITY IN THE ARCTIC

✉Brazovskaya Yana E.

Russian state hydrometeorological university, Saint-Petersburg, Russia

✉dnpr@mchs.gov.ru

Abstract. The article analyzes the specifics of the priorities of the Russian Federation in the direction of ensuring security in the Arctic. The national transport communication in the designated region is considered – the Northern sea route, the functioning of which is provided by a modern nuclear icebreaker fleet. The author, based on logistics efficiency indicators, draws attention to the availability of material and technical means, in order to ensure the competitiveness of trade operations. Concludes that Russia is rapidly increasing its potential despite the difficult geopolitical situation. There is an increase in cargo turnover of seaports in the arctic basin due to bulk (dangerous) cargo, which requires the development of legal provisions aimed at damping adverse consequences and possible harm to the ecosystem of the Arctic, the waters of the Northern sea route. In conclusion, options for adapting the regulatory framework to modern conditions are proposed, which, according to the author, will have a beneficial effect on ensuring security in the Arctic.

Keywords: security, national security, economic security, transport security, environmental safety, Northern sea route, Arctic

For citation: Brazovskaya Ya.E. Transport and logistics security in the Arctic // Pravo. Bezopasnost'. Chrezvychajnye situacii = Right. Safety. Emergency situations. 2023. № 4 (61). P. 38–42. DOI: 10.61260/2074-1626-2023-4-38-42.

Безопасность государства – наиважнейший приоритет Российской Федерации. Безопасность имеет различные виды: государственная, общественная, экологическая, экономическая, транспортная и др., предусмотренные законодательством Российской Федерации¹. В силу Стратегии национальной безопасности Российской Федерации² государственная безопасность, наряду с безопасностью общественной, определена в качестве одного из девяти стратегических национальных приоритетов Российской Федерации (п. 26).

Разновидностью экономической безопасности как важного аспекта национальной безопасности страны является транспортная безопасность. Транспорт позволяет объединить территориально разрозненные районы страны, решить многие социально-экономические проблемы, а применительно к северным рубежам, он обеспечивает безопасность суверенитета государства. Еще адмирал С.О. Макаров отмечал важность создания ледокольного флота, способного не только «открыть правильные товарные рейсы», достигнуть Северного полюса и составить «карты всех не описанных еще мест Северного Ледовитого океана», но и имеющего «стратегическое значение, дав возможность нам при нужде передвинуть флот в Тихий океан кратчайшим и безопаснейшим в военном отношении путем» [1].

Сегодня атомный ледокольный флот является ключевым звеном в обеспечении геополитических интересов России в Арктике. Для обеспечения растущего грузопотока по Северному морскому пути Госкорпорация «Росатом» ведет масштабное обновление атомного ледокольного флота, который планируется пополнить атомоходами «Камчатка» и «Сахалин». Отметим, что в 2022 г. был принят в эксплуатацию второй серийный универсальный атомный ледокол проекта 22220 «Урал». Также в 2022 г. состоялся торжественный спуск на воду третьего серийного универсального атомного ледокола «Якутия». В настоящее время в Санкт-Петербурге ведется строительство ещё двух универсальных атомных ледоколов проекта 22220, а на Дальнем Востоке продолжается строительство уникального атомного ледокола проекта 10510 «Россия» [2].

Согласно утвержденной Президентом Российской Федерации Морской доктрины Российской Федерации³ национальным интересом России в Мировом океане являются «развитие Северного морского пути в качестве национальной транспортной коммуникации, конкурентоспособной на мировом рынке» (п. 14).

Стратегическими целями национальной морской политики (п. 28) признано повышение конкурентоспособности российского морского транспортного комплекса и Северного морского пути на рынке морских перевозок (п/п 7).

Стоит отметить, что Северный морской путь, в отличие от большинства транспортных коммуникаций, не имеет единой фиксированной судоходной трассы. В течение года Северный морской путь перемещается на значительные расстояния в широтном направлении. При этом большая часть трасс располагается в пределах исключительной экономической зоны, территориального моря либо внутренних вод России, то есть проходит в пространствах, подчиненных ее суверенитету и юрисдикции. Отдельные участки трасс в тот или иной период времени пролегают за пределами исключительной экономической зоны России в Арктике. С учетом изложенного, целесообразнее говорить не о пути, так как он довольно условен и имеет примерное направление, а о «прибрежном северном маршруте» [3].

Соглашаясь с доктором экономических наук, профессором А.В. Истоминым, следует отметить, что «морской транспорт в северных широтах арктической и субарктической зон является в настоящее время практически безальтернативным и наиболее эффективным способом завоза технологического оборудования, энергоносителей, промышленных товаров, продовольствия, необходимых для функционирования территориальных хозяйственных комплексов, расположенных в прибрежных зонах Севера России» [4].

¹ О безопасности: Федер. закон Рос. Федерации от 28 дек. 2010 г. № 390-ФЗ (в ред. от 9 нояб. 2020 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 1. Ст. 2.

² О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: Указ Президента Рос. Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2021. № 27 (ч. II). Ст. 5351.

³ Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации: Указ Президента Рос. Федерации от 31 июля 2022 г. № 512. URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 31.07.2022).

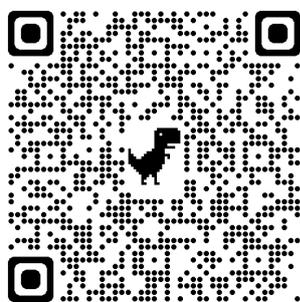
Положительными факторами использования Северного морского пути является не только сокращение времени, но и то, что данный регион не опасен с точки зрения морского разбоя.

Как ранее уже было отмечено автором, современное судоходство по арктическому побережью базируется на развитых технических средствах для его осуществления и обеспечивающих судоходство портовыми, гидрометеорологическими, гидрографическими, аварийно-спасательными, ремонтными и другими службами. Для судоходства независимо от региона, а в арктическом регионе особенно важным является обеспеченность материально-техническими средствами в целях конкурентоспособности торговых операций⁴.

В современных условиях эффективность логистики возможно проанализировать на основании данных Всемирного банка, который формирует рейтинг стран в соответствии с Показателем эффективности логистики⁵. И, не вдаваясь в подробности последнего отчета, который был подготовлен в 2018 г., отметим, что Российская Федерация значительно улучшила показатели эффективности логистики. Соответственно, последние тенденции свидетельствуют о том, что Россия, даже с учетом сложной геополитической обстановки, стремительно наращивает свой потенциал.

Неоднократно на конференциях и форумах отмечалось, что одним из приоритетных направлений развития русской Арктики, регионов Дальнего Востока является Северный морской путь, рост объема грузоперевозок по которому должен в ближайшей перспективе повыситься до 80 млн т⁶, что, по мнению Юрия Трутнева, может быть выполнено, «если в Арктике появятся новые производства, дающие такую грузовую базу» [5].

Грузооборот морских портов Арктического бассейна в 2022 г. вырос на 3,3 % – до 56,5 млн т, из них перевалка сухих грузов составила 15,6 млн т (– 4,1 %), а наливных – 40,9 млн т (+ 6,4 %). Рост перевозки наливных грузов связан с тем, что российские грузоотправители переориентировали поставки на восток, и танкеры начали доставлять российские углеводороды в страны АТР по Северному морскому пути [6].



Однако если обратить внимание на спутниковые данные загруженности грузопотока в арктическом регионе⁷, картина становится не такой радужной, как ожидания.

Стоит отметить, что столько свободного от судоходства пространства связано не только с технической возможностью отслеживания движения судов в виду нехватки необходимого спутникового обеспечения, но и с климатическими особенностями Арктического региона.

Особенность и уязвимость рассматриваемого региона предъявляет повышенные требования к судам, совершающим рейсы в полярных водах, и важности развития гидрологических постов и метеорологических станций.

⁴ Бразовская Я.Е. Арктическое судоходство – актуальные проблемы правового регулирования // Океанский менеджмент. 2020. № 1 (6). С. 14.

⁵ URL: [Ipi.worldbank.org](http://ipi.worldbank.org) (дата обращения: 18.07.2023).

⁶ Послание Президента Рос. Федерации Федер. Собранию от 1 марта 2018 г. // Рос. газ. 2018. № 46.

⁷ Статистика по транзитным рейсам на СМП. URL: <http://arctic-lto.com/?cat=27> (дата обращения: 18.07.2023)

В целях обеспечения безопасности судоходства в высоких широтах, демпфирования неблагоприятных последствий и возможного причинения вреда хрупкой экосистеме Арктики, акватории Северного морского пути, реализуя положения п. 4 ст. 3 Закона Российской Федерации от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации», предлагается принять Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности судовладельца за ущерб от загрязнений с судов» с обязательным включением раздела, распространяющегося на суда (морского и внутреннего водного транспорта), эксплуатируемые в высоких широтах.

В целях обеспечения экологической безопасности и в связи с диверсификацией транспортных артерий, и особенно маршрутов Северного морского пути, представляется важным разработать правовые положения, регулирующие обеспечение безопасности и защиты окружающей среды во время перевозки груза по Северному морскому пути (в высоких широтах), в частности программу правовой регламентации (на краткосрочную и долгосрочную перспективу) в сфере обеспечения экологической безопасности в Арктике и адаптировать к современным условиям Правила морской перевозки опасных грузов (утвержденные Приказом Минморфлота СССР от 3 мая 1989 г. № 56 РД 31.15.01-89).

В целях создания транспортно-логистической инфраструктуры арктических территорий, увеличения объемов перевозок по Северному морскому пути важна интенсификация строительства дорожной и железнодорожной инфраструктуры к опорным зонам Северного морского пути, включая г. Мурманск, г. Архангельск, порта Сабетта, порта Дудинка и другие опорные зоны.

Представляется, что вышеуказанные предложения послужат адаптации нормативной правовой базы к современным условиям и благотворно повлияют на транспортно-логистическое обеспечение безопасности в Арктике.

Список источников

1. Из докладной записки на имя вице-адмирала П.П. Тыртова, управляющего Морским министерством. Русская Арктика: лед, кровь и пламя. СПб.: Питер, 2020. С. 74–75.
2. Новые атомные ледоколы Росатомфлота назовут «Камчатка» и «Сахалин». URL: <http://www.rosatomflot.ru/> (дата обращения: 30.03.2023).
3. Бразовская Я.Е., Цветкова Ю.С. Перспективы развития правового регулирования морского страхования арктического судоходства // Современные тенденции и перспективы развития водного транспорта России: материалы VII межвуз. науч.-практ. конф. аспирантов, студентов и курсантов. СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, 2016. С. 526.
4. Истомин А.В. Роль северного морского пути в хозяйственном развитии и освоении северных территорий. URL: <http://helion-ltd.ru/rolfsevmoreput/> (дата обращения: 30.03.2023).
5. В Санкт-Петербурге прошло заседание президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. URL: <https://forumarctica.ru/news/-v-sankt-peterburge-proshlo-zasedanie-prezidiuma-gosudarstvennoj-komissii-po-voprosam-razvitiya-arktiki/> (дата обращения: 30.03.2023).
6. Грузооборот морских портов Арктического бассейна. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/746804-gruzooborot-morskikh-portov-arkticheskogo-basseyna-vyros-na-3-3/> (дата обращения: 30.03.2023).

References

1. Iz dokladnoj zapiski na imya vice-admirala P.P. Tyrtova, upravlyayushchego Morskim ministerstvom. Russkaya Arktika: led, krov' i plamya. SPb.: Piter, 2020. S. 74–75.
2. Novye atomnye ledokoly Rosatomflota nazovut «Kamchatka» i «Sahalin». URL: <http://www.rosatomflot.ru/> (data obrashcheniya: 30.03.2023).
3. Brazovskaya Ya.E., Cvetkova Yu.S. Perspektivy razvitiya pravovogo regulirovaniya morskogo strahovaniya arkticheskogo sudohodstva // Sovremennye tendencii i perspektivy razvitiya vodnogo transporta Rossii: materialy VII mezhvuz. nauch.-prakt. konf. aspirantov, studentov i kursantov. SPb.: Izd-vo GUMRF im. adm. S.O. Makarova, 2016. S. 526.

4. Istomin A.V. Rol' severnogo morskogo puti v hozyajstvennom razvitii i osvoenii severnyh territorij. URL: <http://helion-ltd.ru/rolfsevmorput/> (data obrashcheniya: 30.03.2023).

5. V Sankt-Peterburge proshlo zasedanie prezidiuma Gosudarstvennoj komissii po voprosam razvitiya Arktiki. URL: <https://forumarctica.ru/news/-v-sankt-peterburge-proshlo-zasedanie-prezidiuma-gosudarstvennoj-komissii-po-voprosam-razvitija-arktiki/> (data obrashcheniya: 30.03.2023).

6. Gruzooborot morskikh portov Arkticheskogo bassejna. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/746804-gruzooborot-morskikh-portov-arkticheskogo-basseyna-vyros-na-3-3/> (data obrashcheniya: 30.03.2023).

Информация о статье:

Поступила в редакцию: 07.04.2023

Принята к публикации: 06.11.2023

The information about article:

Article was received by the editorial office: 07.04.2023

Accepted for publication: 06.11.2023

Информация об авторах:

Бразовская Яна Евгеньевна, помощник ректора по вопросам Арктики Российского государственного гидрометеорологического университета (192007, Санкт-Петербург, Воронежская ул., д. 79), e-mail: y.brazovskaya@rshu.ru, <https://orcid.org/0000-0002-4449-2209>

Information about the authors:

Brazovskaya Yana E., assistant rector for Arctic affairs of Russian state hydrometeorological university (192007, Saint-Petersburg, Voronezhskaya str., 79), e-mail: y.brazovskaya@rshu.ru, <https://orcid.org/0000-0002-4449-2209>