

УДК 342.25

В. Н. Лукин, Т. В. Мусиенко, Э. Н. Чижиков

Геоэкономические и политические особенности комплексной системы безопасности Российской Арктики

V. N. Lukin, T. V. Musienko, E. N. Chizhikov

Geo-economic and political features of the integrated security system of the Russian Arctic

Аннотация. Проведен анализ проблемы становления новой системы глобальной безопасности Арктики, приоритетной в пределах арктического регионального пространства. Научно обоснованы методологические подходы к прогнозированию эволюции системы национальной безопасности в Арктике с учетом особых стратегических, главным образом геоэкономических, интересов основных геополитических игроков. Показано, что при всем расхождении геополитических интересов различных стран остаются основания, снижающие риски развертывания геополитической конфронтации в регионе и стимулирующие развитие сотрудничества в сфере обеспечения безопасности Арктики. Определена позиция МЧС России в понимании основных направлений практической реализации задач развития и совершенствования комплексной безопасности Арктической зоны Российской Федерации.

Abstract. The problem of forming a new system of global and regional security in the Arctic has been analyzed. The methodological approaches to forecasting the evolution of the national security system in the Arctic taking into account specific strategic, mainly geo-economic interests of the major geopolitical players have been justified. It has been shown that with all the divergence of the geo-economic and geopolitical interests of various countries there are grounds for reducing the risk of deployment of geopolitical confrontation in the region and stimulating development of cooperation in the field of security in the Arctic. The Ministry of Emergency Situations position in understanding of basic directions of the practical implementation of development objectives and improvement of the comprehensive security of the Russian Arctic has been determined.

Ключевые слова: региональная безопасность, региональный комплекс по обеспечению безопасности, комплексная система безопасности, геополитика и геоэкономика, национальные интересы, Арктика.

Key words: regional security, regional security complex, integrated security system, global security system, geopolitics, geopolitical interests, the Arctic.

Введение

Развитие Арктического региона связано с процессами динамичного геостратегического переустройства мира, прежде всего в борьбе мировых центров силы за контроль над морскими пространствами и акваторией арктического континентального шельфа, а также локализованными в Арктике гигантскими углеводородными ресурсами. В условиях глобализации, изменения государствами своих геостратегических приоритетов, усиления внешнеполитических позиций Российской Федерации мир стал принципиально иным, и в первую очередь кардинально изменилось отношение государств к проблемам безопасности жизнедеятельности, в том числе и в Арктическом регионе.

Сегодня как никогда ранее актуализирована проблема становления новой системы глобальной и региональной безопасности, в которой создание комплексной системы безопасности в Арктике становится ключевой областью деятельности в регионе. В этом контексте представляется своевременным обсуждение круга вопросов, связанных с анализом геополитической обстановки в регионе с целью оценки рисков ее трансформации в сторону снижения относительной стабильности в условиях столкновения национальных геополитических интересов, с одной стороны, и определения перспектив роста интегративного потенциала как основы сотрудничества и взаимодействия в Арктике, с другой стороны.

В методологическом плане анализ основан на принципах регионализма и соответствующего подхода к исследованию проблем безопасности, а также – концепции регионального комплекса по обеспечению безопасности. Особое место отведено определению ориентиров арктической геостратегии России, обоснованию значения комплексной системы безопасности как одного из ее приоритетов в целом, и роли МЧС России по реализации комплекса мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов экономики Арктической зоны Российской Федерации в частности.

Результаты и обсуждение

Арктика – северная полярная область, включающая Северный Ледовитый океан с находящимися в его акватории островами и прибрежной полосой материковой суши. В пределах Арктики расположены территории, континентальный шельф и исключительные экономические зоны восьми арктических

государств – России, Канады, Соединенных Штатов Америки, Норвегии, Дании, Финляндии, Швеции и Исландии.

Вместе с тем именно в начале XXI в. геополитическое пространство Арктики становится сферой конкурирующих интересов все большего числа государств, которые условно классифицируются как "северная" и "южная" группы.

В первую группу включены: во-первых, арктическая "пятерка" (Дания, Канада, Норвегия, Россия, США), а именно страны, составляющие ядро "восьмерки", то есть страны, территория которых не только пересекается Северным полярным кругом, но и континентальные шельфы которых полностью покрывают дно Северного Ледовитого океана, а исключительные 200-мильные экономические зоны составляют все более осваиваемую его часть с учетом преимущественных юридических оснований для экономического освоения этими государствами прилегающего арктического шельфа; во-вторых, арктическая "восьмерка", представленная государствами, образовавшими в 1996 году Арктический Совет с целью регулирования сотрудничества в сфере экологии и устойчивого развития Арктического региона.

Ко второй группе современных арктических геополитических игроков относятся государства, имеющие в Арктическом Совете статус наблюдателя (Великобритания, Индия, Испания, Италия, Китай, Нидерланды, Польша, Сингапур, Франция, Германия, Южная Корея, Япония), и двадцать межправительственных, межпарламентских и неправительственных организаций.

Взаимоотношения между основными геополитическими игроками в этом макрорегионе определяются геополитическими интересами в решении двух взаимосвязанных проблем:

- разведка и освоение природных ресурсов Арктики;
- развитие арктической сети морских коммуникаций и транспортной инфраструктуры [1, с. 111–112].

Характерно, что в арктической "пятерке" – все страны, за исключением России, являются членами НАТО. Западные аналитики в этой связи подчеркивают относительно больший, с их точки зрения, потенциал управления геополитическими конфликтами, возможности минимизации противоречий и расхождения позиций в области понимания на арктическом пространстве своих национальных интересов в территориальных спорах Канады и Дании, Дании и Норвегии, Канады и США.

Вместе с тем, отмечая заинтересованность и решающую роль России в обеспечении стабильности развития Арктики, они подчеркивают, что политика санкций в отношении России и события на Украине создают риски снижения доверия в области сотрудничества Запада и России в Арктическом регионе, что влечет возможную переориентацию России на поиск иных партнеров, прежде всего таких, как Китай [2, р. 44–45].

Интересы Китая в Арктическом регионе и сближение его в этих вопросах с Россией рассматриваются в качестве потенциально значимой точки роста геополитической конкуренции, прежде всего для стран Северной Европы. Перспектива снижения рисков усиления влияния новых геополитических игроков в Арктике связывается с восстановлением в полном объеме партнерства по линии Россия – Запад [3, р. 77].

Российские исследователи склонны полагать, что при всем расхождении геополитических интересов различных стран, остаются основания, снижающие риски разворачивания геополитической конфронтации в регионе и определяющие предпосылки для сотрудничества в сфере обеспечения безопасности Арктики.

В силу того, что канадский Север в социально-экономическом и военном отношении освоен в относительно меньшей степени, чем Арктическая зона Российской Федерации, Арктическая стратегия Канады сохраняет в большей мере скорее внутреннюю, чем внешнюю направленность, что объективно сближает позиции России и Канады в этом макрорегионе.

Поскольку цели арктической политики Оттавы связаны с ориентацией на комплексное освоение региона, постольку ее ключевые приоритеты определяются сферой обеспечения устойчивого социально-экономического и экологического развития канадского Севера.

Геополитическая составляющая этой политики включает защиту суверенитета Канады в арктическом секторе, наращивание военного присутствия для усиления контроля над сухопутными территориями, морским и воздушным пространствами Арктики.

В силу того, что Канада и Россия обладают самой значительной протяженностью береговой линии в Арктике, сотрудничество между государствами в сфере экологии, судоходства, рыболовства рассматривается как неизбежная необходимость.

Канадский вектор арктической геополитики России в этом отношении предполагает нейтрализацию конфликтного потенциала в российско-канадских отношениях, с одной стороны, и укрепление механизмов двустороннего и многостороннего, внеблокового сотрудничества в Арктике, с другой [4, с. 5; 8–9].

Развитие арктической транспортной системы остается приоритетом для стран, ориентированных на активное участие в освоении ресурсов Арктики и стремящихся доказать такое свое право и право совершать проход собственных судов через арктические территории. Говоря о морских транспортных путях в Арктике, обычно имеют ввиду Северный морской путь (далее – СМП), пролегающий вдоль северного побережья России, и Северо-Западный проход, который находится к северу от американского континента, пролегая через ряд канадских островов.

Подход США к морским путям в Арктике характеризуется позицией, согласно которой СМП и Северо-Западный проход являются международными проливами. Высшим национальным приоритетом для США в Арктике названа свобода трансарктических перелетов и свобода мореплавания применительно ко всей Арктике, включая Северный морской путь, который проходит вдоль территории России [5; 6, с. 87].

Вместе с тем угрозы международного терроризма, в частности морского терроризма, связанные с рисками транспортировки оружия массового поражения, различных взрывчатых веществ и оружия путем морских перевозок, вынуждают США оценивать транспортную систему Арктики не только через призму традиционного подхода об исключительности американских национальных интересов.

В этом контексте окончательное признание США суверенитета Канады над Северо-Западным проходом представляется с точки зрения обеспечения безопасности взаимовыгодным обоим государствам, так как Канада смогла бы более жестко отслеживать перемещение грузов и людей в регионе.

В отношении СМП и России ситуация идентична. Интернационализация российского арктического морского пути также приведет к росту угроз безопасности и рисков, что невыгодно ни США, ни России.

Соответственно, несмотря на заявления о поддержке международного режима северных проходов, в действительности США занимают несколько более сдержанную позицию, поддерживая скорее региональный режим координации в отношении СМП и Северо-Западного прохода [6].

Российские аналитики акцентируют внимание на том, что Китай не демонстрирует открыто свою заинтересованность в энергоресурсах Арктики и придерживается позиции, в рамках которой официальный акцент сфокусирован на научных интересах.

Использование потенциала "мягкой силы" предполагает опору на осуществление научной деятельности в Арктике, в которой задействован целый ряд исследовательских центров: Китайский институт полярных исследований (далее – PRIC), Шанхайский институт международных исследований (далее – SIIS), Китайский институт изучения проблем моря (далее – СИМА) и другие. Хотя официальная риторика Пекина сводится к сохранению статус-кво арктических пространств и поддержке преимущественной юрисдикции и суверенных прав государств арктического региона, Арктика рассматривается как пространство, имеющее глобальное значение, что предполагает для КНР законное право участвовать в решении проблем региона [5, с. 124–125].

Современная геополитика Пекина является частью политической стратегии "китайского глобализма". В отличие от американского "глобального лидерства", китайская внешняя политика направлена на интеграцию со всеми странами во взаимозависимый, компромиссный и многополярный мир.

Стратегические интересы Китая и России в построении многополярного мира в принципе совпадают или близки по геополитическому, ресурсно-экономическому и культурно-цивилизационному аспектам. В условиях, когда КНР, как и Россия, выступает за равноправное и многополярное мироустройство, в котором бы доминировал баланс сил и интересов, Россия может использовать конструктивный потенциал российско-китайского стратегического партнерства на арктическом направлении [5, с. 126].

Арктический бассейн, и прежде всего Северный морской путь, представляет собой кратчайшую коммуникацию как связующее звено, соединяющее Европу и Азиатско-Тихоокеанский регион, значимость которого все более возрастает.

В настоящее время в Арктике сложились два основных геополитических центра: Россия и США. Позиции Европейского союза, Китая и других геополитических игроков по своему влиянию менее значимы. США, Канада, ряд европейских государств активно наращивают свой военный потенциал [7, с. 25].

Таким образом, в условиях роста военной напряженности на Арктическом Севере, в регионе в системе геополитических отношений складывается биполярная модель – Россия и остальные претенденты на геополитическое влияние в Арктике [8, с. 12].

Не случайно Северный морской путь рассматривается сегодня в качестве инструмента сохранения территориальной целостности России и обеспечения единства экономического пространства. Система арктических коммуникаций, формируемая на основе широтных путей сообщения с использованием транспортного потенциала великих сибирских рек, определяет стратегические тенденции геостратегического присутствия России в Арктике [9].

Российская Арктика – регион особых геостратегических и долговременных экономических интересов России, прежде всего с точки зрения освоения и рационального использования природных ресурсов и обеспечения глобального экологического равновесия, что обуславливает ее выделение в самостоятельный объект государственной политики.

Создание и развитие системы комплексной безопасности в Арктической зоне Российской Федерации рассматривается в качестве основного геостратегического приоритета государства.

В центре внимания сегодня остается разработка новой редакции государственной программы социально-экономического развития Российской Арктики до 2020 года.

На заседании президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики (Мурманск, 9 марта 2016 г.) в качестве одного из принципов определен территориальный кластерный принцип, который будет учитывать неравномерность развития различных зон арктической территории.

В соответствии с этим принципом предлагается выделить восемь основных "опорных" точек – по одной в каждом северном субъекте государства. Такая модель предполагает реализацию комплексного развития и создание общей навигационной сети между регионами [10].

Особое место в системе комплексной безопасности в Арктической зоне Российской Федерации занимает система предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

В Арктике существуют как климатические и природные, так и техногенные источники чрезвычайных ситуаций.

К основным климатическим и природным источникам чрезвычайных ситуаций относятся: деградация вечной мерзлоты (таяние), обвалы, оползни; наводнения (весной, осенью), ледяные заторы, подвижка льдов; снежные бури, штормы; сильные ветры (ураганы); ландшафтные пожары (в тундре, мелколесье).

Источниками чрезвычайных ситуаций может являться транспортная инфраструктура Арктики. Это в первую очередь направление Северного морского пути, а также местные и кроссполярные авиатрассы.

На территории районов Крайнего Севера находится несколько тысяч потенциально опасных объектов, которые могут стать источниками техногенных чрезвычайных ситуаций. Это объекты нефте- и газодобычи, ядерной энергетики, захоронения контейнеров с отходами, производственные предприятия.

Система обеспечения безопасности в Советской Арктике в значительной степени соответствовала пониманию управления безопасностью в стране в целом. Вместе с тем специфика Арктической зоны определяет особенности стратегии развития системы обеспечения безопасности в Арктике, в том числе и уникальные.

Такой уникальной особенностью стал комплексный подход к организации системы обеспечения безопасности в прибрежной и бассейновой частях Арктики, не типичный для остальной территории страны и обусловленный характером деятельности Северного морского пути.

В 1932 г. было создано Главное управление Северного морского пути, основной целью создания которого стало народно-хозяйственное освоение Арктики и обеспечение судоходства по Северному морскому пути. Именно Главное управление Северного морского пути осуществляло всю координационную работу по формированию морского трафика, используя при этом собственные ресурсы полярной авиации и гидрометеослужбы для мониторинга и прогнозирования ледовой обстановки.

История освоения Арктики нашей страной неразрывно связана с поиском и спасением людей в этом регионе. В качестве примера можно привести героическую эпопею спасания 104 челюскинцев в феврале – апреле 1934 г. и ряд других поисково-спасательных операций.

Благодаря четкой организации судоходства, непрерывному контролю за движением каждого судна и своевременному оказанию ледокольной помощи относительная вероятность гибели судов во льдах была и есть на порядок меньше, чем в открытых водах Мирового океана.

На сегодняшний день структура федеральной системы поиска и спасания на море и внутренних водах соответствует принятому за основу принципу взаимодействия различных функциональным подсистем Российской единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (далее – РСЧС), федеральных органов исполнительной власти (МЧС России, Минтранса России, Пограничной службы ФСБ России, Министерства обороны, Росгидромета, ФГУП "Росатом" и других), субъектов и муниципалитетов.

В обеспечении поиска и спасания на море до настоящего времени участвует значительное количество ведомственных служб, выполняющих сходные задачи зачастую в одних и тех же регионах (пунктах базирования), но не решающие задачу спасания на море в комплексе, как правило, из-за преобладания ведомственных задач.

Проблемы поисково-спасательного обеспечения морской деятельности Российской Федерации в Арктике привлекают внимание отечественных исследователей [11].

Кроме этого, в соответствии с требованиями российского законодательства организации, эксплуатирующие опасные производственные объекты, имеют либо собственные профессиональные аварийно-спасательные формирования, либо привлекают профессиональные аварийно-спасательные формирования на договорной основе.

Анализ деятельности РСЧС в материковой части АЗ РФ показывает, что система в целом имеет достаточно сил и средств для решения стоящих перед ней задач.

В то же время в Арктике перед Россией стоит непростая задача, в решении которой одну из ключевых ролей могли бы сыграть вновь создаваемые Арктические центры МЧС России [12].

На центры помимо аварийно-спасательных работ возложены задачи по мониторингу Северного морского пути, прогнозированию чрезвычайных ситуаций в зоне ответственности.

Каждый центр взаимодействует и информационно сопряжен с соответствующим региональным центром МЧС России и Национальным центром управления в кризисных ситуациях МЧС (далее – НЦУКС), а также с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями. Указанные центры будут функционировать совместно с имеющимися морскими спасательно-координационными центрами и морскими спасательными подцентрами (далее – МСПЦ) Минтранса России.

Следует отметить, что при проведении поисково-спасательных операций российскими спасателями в Арктическом регионе основными правовыми документами являются международные договора и конвенции, подписанные Российской Федерацией. Сюда входят:

1) Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (далее – САР-79) – определяет права и обязанности стран-участников при организации и ведении поисково-спасательных операций на море;

2) Конвенция о международной гражданской авиации, Приложение 12 "Поиск и спасание" – определяет права и обязанности стран-участников при организации и ведении поисково-спасательных операций при авиационных происшествиях;

3) Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС, от англ. SOLAS, International Convention for the Safety of Life at Sea). Международное соглашение по безопасности торговых судов. Главной целью данного нормативного документа является установление минимальных стандартов, отвечающих требованиям по безопасности при постройке, оборудовании и эксплуатации судов;

4) Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (далее – Руководство). Рекомендует правила организации системы поиска и спасания на море и в авиации, а также правила проведения поисково-спасательных операций. Основная цель Руководства заключается в оказании содействия государствам в удовлетворении ими своих собственных потребностей в области поиска и спасания и выполнении принятых ими на себя обязательств по Конвенции о международной гражданской авиации, Международной конвенции по поиску и спасанию на море и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море;

5) Соглашение между правительствами государств – членов Совета Баренцева / Евроарктического региона о сотрудничестве в области предупреждения, готовности и реагирования на чрезвычайные ситуации (2008 г.) подписано государствами – членами Баренцева / Евроарктического региона в целях оказания взаимной помощи в чрезвычайных ситуациях;

6) Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике (12 мая 2011 г.) между государствами – членами Арктического совета: Канадой, Данией (включая Гренландию и Фарерские острова), Финляндией, Исландией, Норвегией, Российской Федерацией, Швецией и Соединенными Штатами Америки. Данный документ установил четкие границы поисково-спасательных районов приарктических государств.

Соглашением определены координирующие структуры и поисково-спасательные ведомства государств. В России это Государственный морской спасательно-координационный центр (далее – ГМСКЦ), Главный авиационный координационный центр поиска и спасания (далее – ГАКЦПС), Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральное агентство морского и речного транспорта.

Структуры МЧС России в данном перечне отсутствуют. МЧС внесено в документ лишь как компетентное ведомство страны. Однако в Российской Федерации МЧС является ведущим министерством, которое осуществляет управление, координацию, контроль и реагирование в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, обеспечения безопасности людей на водных объектах.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 августа 1995 г. № 834 на МЧС России возложена "координация деятельности федеральных органов исполнительной власти при проведении работ по поиску и спасанию людей на море и в водных бассейнах в соответствии с международной конвенцией по поиску и спасанию на море (САР-79), международными договорами Российской Федерации и "Положением о взаимодействии аварийно-спасательных служб министерств, ведомств и организаций на море и водных бассейнах России"¹.

Стратегическое значение для России в обеспечении реализации международных обязательств по заключенному соглашению сложно переоценить. Уже сегодня со стороны соседних государств начинает продвигаться тезис о невозможности обеспечения безопасности Россией в своей зоне реагирования и необходимости помощи по данному вопросу путем размещения своих спасательных сил и средств.

К сожалению, в настоящее время имеются предпосылки для таких заявлений. Объективный анализ сил и средств подразделений Федерального агентства воздушного транспорта и Федерального агентства морского и речного транспорта, определенных международным соглашением как поисково-спасательные ведомства России в Арктике, показывает, что их возможности по реагированию в закрепленной зоне ответственности ограничены.

В этом контексте может быть полезен анализ опыта Норвегии, Канады в развитии сил и средств, обеспечении логистики и организации поисково-спасательных работ.

Следует отметить, что в научном сообществе сегодня обсуждается вопрос о необходимости разработать и принять международную конвенцию, специально посвященную вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в Арктике.

Стоит подумать и о новых перспективах международного сотрудничества и взаимодействия аварийно-спасательных служб приарктических государств в Арктике. Например, обсудить идею о создании международного корпуса спасателей приарктических государств.

¹ О плане взаимодействия федеральных органов исполнительной власти при проведении работ по поиску и спасанию людей на море и в водных бассейнах Российской Федерации [Электронный ресурс] : Постановление Правительства Рос. Федерации от 26 авг. 1995 г. № 834 URL: <http://base.garant.ru/189527/#ixzz42ymWM4i7>.

Правовая политика государства в сфере обеспечения безопасности в Арктике предполагает обеспечение эффективного правового регулирования развития Арктической зоны Российской Федерации [4, с. 37–41; 13, с. 26–28].

При проведении поисково-спасательных работ на территории России нормативно-правовая база, определяющая порядок ведения поисково-спасательных работ, включает следующие основные документы:

- Федеральный закон от 21.12.1994 г. № 68-ФЗ "О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера";
- Федеральный закон от 14.07.1995 г. № 151-ФЗ "Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей";
- Указ Президента Российской Федерации от 11.07.2004 г. "Вопросы Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий";
- Постановление Правительства Российской Федерации от 30.12.2003 № 794 г. "О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций";
- Постановление Правительства Российской Федерации от 26.08.1995 г. № 834 "О плане взаимодействия федеральных органов исполнительной власти при проведении работ по поиску и спасанию людей на море и в водных бассейнах Российской Федерации";
- Постановление Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 г. № 395 "Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации";
- Постановление Правительства Российской Федерации от 15.07.2008 г. № 530 "Об утверждении Федеральных авиационных правил поиска и спасания в Российской Федерации".

Развитие и законодательное закрепление основ системы обеспечения комплексной безопасности Арктической зоны Российской Федерации рассматривается в качестве ключевого фактора создания эффективной системы межведомственного взаимодействия и управления при реагировании на чрезвычайные ситуации в Арктической зоне Российской Федерации.

Вместе с тем круг вопросов, касающихся объединения межведомственных усилий и возможностей в построении комплексной системы обеспечения безопасности и социально-экономического развития Арктической зоны, не ограничивается вопросами изменения нормативно-правовой базы. Это и проблемы развития кадрового потенциала, технического оснащения, экипировки, снаряжения, оборудования, инфраструктуры спасательных подразделений.

Анализ аварийности на море и опыта проведения спасательных работ показывает, что:

- суда в основном гибнут или терпят бедствие в прибрежных водах;
- наиболее эффективными средствами спасения являются специальные спасательные вертолеты и специальные спасательные небольшие суда с профессионально подготовленными экипажами.

Кроме этого нужны еще и обученные пловцы-спасатели, которые спускаются с вертолетов на гибнущее судно или прямо в воду. Возможности в этом сегодня пока ограничены. Морской спасательной службе Росморречфлота необходимы спасательные вертолеты. Необходимо также формировать систему подготовки пловцов-спасателей, отвечающую требованиям времени.

Комплексу вопросов, связанных с перспективами развития сил и средств МЧС в Арктической зоне Российской Федерации, была посвящена Всероссийская научно-практическая конференция "Арктика – территория безопасности. Развитие системы обеспечения комплексной безопасности Арктической зоны Российской Федерации", состоявшаяся 18–19 февраля 2016 г. на базе "Арктического спасательного учебно-научного центра "Вытегра" (Вологодская область). На конференции были раскрыты важнейшие аспекты проведения подледных водолазных работ, рассмотрены практические методы их проведения, рассмотрены проблемы реализации проектов по развитию Арктического транспортного коридора на базе возрождения и модернизации Северного морского пути (как части международной межокеанической магистрали "Северо-Восточный проход"), восстановления и модернизации ранее действующих морских (речных) спасательных служб (в том числе аттестованных на ликвидацию аварийных разливов нефти) в ключевых портах: Дудинка, Хатанга, Диксон, Игарка, а также вопрос о возможности формирования на базе создаваемых Арктических аварийно-спасательных центров (АКАСЦ) информационно-управляющей системы, сопряженной с региональными центрами МЧС России, Национальным центром управления в кризисных ситуациях и заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, с включением в ее состав элементов АПК "Безопасный город" и ряд других проблем.

Интеграцию Аварийно-спасательных центров МЧС России (далее – АСЦ МЧС) в систему поиска и спасения в Арктическом регионе возможно рассматривать как одну из предпосылок для решения указанных проблем. Деятельность и вектор развития АСЦ МЧС, на наш взгляд, должны базироваться как на основе отечественного опыта, например, организации Барнео, деятельности полярных станций Росгидромета и т. д., так и на передовом зарубежном опыте в области поиска и спасения.

Возвращаясь к отечественному опыту, следует отметить многолетнюю успешную организацию российскими специалистами ледового лагеря Барнео.

Особое место с точки зрения развития спасательных технологий в Арктике занимает уникальный опыт по разворачиванию взлетно-посадочных полос с использованием вертолетных групп при поддержке тяжелых транспортных самолетов Ил-76.

Имеется у нас в стране и опыт подготовки пловцов-спасателей. Так, в Архангельской областной службе спасения такая группа создана, есть и методики подготовки.

Российский институт мощного радиостроения (г. Санкт-Петербург) имеет успешный опыт в одной из основных проблемных областей – организации связи в условиях Арктики.

Заключение

Обобщая сказанное, можно концептуально сформулировать несколько направлений по совершенствованию системы обеспечения комплексной безопасности в Арктической зоне:

- предложить законодательным органам власти для дальнейшего закрепления в нормативных актах четкие ориентиры развития системы комплексной безопасности в Арктике;
- формировать систему безопасности в Арктической зоне в соответствии с современной нормативной базой и с учетом норм международного права;
- закрепить зоны реагирования и определить задачи Арктических аварийно-спасательных центров МЧС России в соответствии с Соглашением о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике;
- оснастить Арктические аварийно-спасательные центры МЧС России специальной спасательной авиацией, техникой и спасательным оборудованием;
- разработать и реализовать концепцию обеспечения Арктических аварийно-спасательных центров МЧС России системами связи;
- разработать штатный состав с учетом создания специальных аэромобильных групп, организовать подготовку необходимых профессиональных кадров.

МЧС России занимает активную позицию по реализации мероприятий в сфере обеспечения комплексной системы безопасности в Арктической зоне Российской Федерации, способствуя консолидации всех участников Единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (РСЧС).

В условиях возрастания рисков глобальной, региональной и национальной безопасности арктический вектор на геополитическом и экономическом атласе современного мира ориентирован на минимизацию вызовов и угроз, возникающих на фоне противостояния ключевых геостратегических игроков в регионе. Это предполагает содействие трансформации конфликтного потенциала, перевода его в формат геополитической конкуренции и выдвигание в качестве общего приоритета – создание регионального комплекса безопасности в Арктике. Формирование системы комплексной безопасности в регионе предстает основой и результатом взаимодействия и сотрудничества субъектов политики на внутринациональном, региональном и международном уровнях.

Библиографический список

1. Кефели И. Ф. Геополитика Арктики в стратегии развития морских коммуникаций // Северный морской путь: развитие арктических коммуникаций в глобальной экономике "Арктика–2015" : VI Всерос. морская науч.-практ. конф. : материалы конф., Мурманск, 13–14 мая 2015 г. Мурманск : Изд-во МГТУ, 2015. 261 с.
2. Olesen M. Common and competing interests // Arctic Security Matters. Reports. EU Institute for Security Studies / Ed. Juha Jokela. 2015. № 24. P. 43–51.
3. Jokela J. The security landscape: Challenges old and new. Conclusions // Arctic Security Matters. Reports. EU Institute for Security Studies / Ed. Juha Jokela. 2015. № 24. P. 75–79.
4. Нурышев Г. Н. Арктическая геополитика России и Канады // Национальная безопасность и стратегическое планирование. 2014. Вып. 2 (6). С. 4–8, 37–41.
5. Хлопов О. А. Энергетическая политика и стратегия Китая // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: история и политические науки. 2015. № 4. С. 118–128.
6. Ченских Н. А. Транспортные пути Арктики: подходы России и США // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2015. № 4 (13). С. 116–120.
7. Брычков А. С., Никоноров Г. А. Арктика в системе угроз национальной и военной безопасности России // Проблемы безопасности российского общества. 2014. № 3. С. 22–29.
8. Ивашов Л. Г. Геополитическое значение Северного морского пути // Северный морской путь: развитие арктических коммуникаций в глобальной экономике "Арктика–2015": VI Всерос. морская науч.-практ. конф. : материалы конф., Мурманск, 13–14 мая 2015 г. Мурманск : Изд-во МГТУ, 2015. 261 с.
9. Савельев А. Н., Селин В. С., Щеголькова А. А. Геоэкономические обстоятельства и политические тенденции регионального присутствия России в Арктике // Экономика и предпринимательство. 2013. № 12–2 (41–2). С. 205–209.
10. Арктические точки роста // Рос. газ. 2016. 10 марта.
11. Илюхин В. Н. Нормативные и правовые аспекты поисково-спасательного обеспечения морской деятельности России в Арктике // Арктика: экология и экономика. 2015. № 1 (17). С. 76–81.

12. Чуприян А. П. Обеспечение безопасности в Арктике // Право и безопасность. 2013. № 1–2. С. 60–61.

13. Уткин А. И. Совершенствование правового регулирования Арктической зоны Российской Федерации // Правовая политика в сфере обеспечения безопасности в Арктике : материалы круглого стола, Мурманск, 26 нояб. 2014 г. / под общ. ред. Э. Н. Чижилова, А. В. Малько, С. Б. Немченко ; сост. А. А. Смирнова, Н. И. Уткин. СПб. : С.-Петербург. ун-т ГПС МЧС России. 2015. 252 с.

References

1. Kefeli I. F. Geopolitika Arktiki v strategii razvitiya morskikh kommunikatsiy [Geopolitics of the Arctic in the sea communications development strategy] // Severnyi morskoy put: razvitie arkticheskikh kommunikatsiy v globalnoy ekonomike "Arktika–2015" : VI Vseros. morskaya nauch.-prakt. konf. : materialy konf., Murmansk, 13–14 maya 2015 g. Murmansk : Izd-vo MGTU, 2015. 261 p.

2. Olesen M. Common and competing interests // Arctic Security Matters. Reports. EU Institute for Security Studies / Ed. Juha Jokela. 2015. N 24. P. 43–51.

3. Jokela J. The security landscape: Challenges old and new. Conclusions // Arctic Security Matters. Reports. EU Institute for Security Studies / Ed. Juha Jokela. 2015. N 24. P. 75–79.

4. Nuryshv G. N. Arkticheskaya geopolitika Rossii i Kanady [Arctic geopolitics of Russia and Canada] // Natsionalnaya bezopasnost i strategicheskoe planirovanie. 2014. Vyp. 2 (6). P. 4–8, 37–41.

5. Hlopov O. A. Energeticheskaya politika i strategiya Kitaya [Energy policy and strategy of China] // Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: istoriya i politicheskie nauki. 2015. N 4. P. 118–128.

6. Chenskih N. A. Transportnye puti Arktiki: podhody Rossii i SShA [Transport routes in the Arctic: The approaches of Russia and the United States] // Azimut nauchnyh issledovaniy: ekonomika i upravlenie. 2015. N 4 (13). P. 116–120.

7. Brychkov A. S., Nikonorov G. A. Arktika v sisteme ugroz natsionalnoy i voennoy bezopasnosti Rossii [The Arctic in the system of threats to national and military security of Russia] // Problemy bezopasnosti rossiyskogo obschestva. 2014. N 3. P. 22–29.

8. Ivashov L. G. Geopoliticheskoe znachenie Severnogo morskogo puti [The geopolitical importance of the Northern Sea Route] // Severnyi morskoy put: razvitie arkticheskikh kommunikatsiy v globalnoy ekonomike "Arktika–2015": VI Vseros. morskaya nauch.-prakt. konf. : materialy konf., Murmansk, 13–14 maya 2015 g. Murmansk : Izd-vo MGTU, 2015. 261 p.

9. Sav'el'ev A. N., Selin V. S., Schegol'kova A. A. Geoekonomicheskie obstoyatelstva i politicheskie tendentsii regionalnogo prisutstviya Rossii v Arktike [Geo-economic circumstances and political tendencies of the regional presence of Russia in the Arctic] // Ekonomika i predprinimatelstvo. 2013. N 12–2 (41–2). P. 205–209.

10. Arkticheskie tochki rosta [The Arctic in terms of growth] // Ros. gaz. 2016. 10 marta.

11. Ilyuhin V. N. Normativnye i pravovye aspekty poiskovo-spatelnogo obespecheniya morskoy deyatel'nosti Rossii v Arktike [Regulatory and legal aspects of search and rescue support of the maritime activities in the Russian Arctic] // Arktika: ekologiya i ekonomika. 2015. N 1 (17). P. 76–81.

12. Chupriyan A. P. Obespechenie bezopasnosti v Arktike [Security in the Arctic] // Pravo i bezopasnost. 2013. N 1–2. P. 60–61.

13. Utkin A. I. Sovershenstvovanie pravovogo regulirovaniya Arkticheskoy zony Rossiyskoy Federatsii [Improving the legal regulation of the Russian Arctic] // Pravovaya politika v sfere obespecheniya bezopasnosti v Arktike : materialy kruglogo stola, Murmansk, 26 noyab. 2014 g. / pod obsch. red. E. N. Chizhikova, A. V. Malko, S. B. Nemchenko ; sost. A. A. Sмирнова, N. I. Utkin. SPb. : S.-Peterb. un-t GPS MChS Rossii. 2015. 252 p.

Сведения об авторах

Лукин Владимир Николаевич – Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, профессор, д-р полит. наук, доцент; e-mail: lvn55555@mail.ru

Lukin V. N. – St. Petersburg University of the State Fire Service of EMERCOM of Russia, Professor, Dr of Polit. Sci., Associate Professor; e-mail: lvn55555@mail.ru

Муслиенко Тамара Викторовна – Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, д-р полит. наук, профессор, зам. начальника университета по научной работе; e-mail: tvn77777@mail.ru

Musienko T. V. – St. Petersburg University of the State Fire Service of EMERCOM of Russia, Dr of Polit. Sci., Professor, Deputy Chief for Research; e-mail: tvn77777@mail.ru

Чижилов Эдуард Николаевич – Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, генерал-лейтенант внутренней службы, начальник университета; e-mail: lvn55555@mail.ru

Chizhikov E. N. – St. Petersburg University of the State Fire Service of EMERCOM of Russia, Lieutenant General of Internal Service, University Head; e-mail: lvn55555@mail.ru