

Вопросы жизнедеятельности Арктического региона России в формате транспортного сообщения — Северного завоза

*Мынын-оол А.А., ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ),
н. с. науч.-исслед. отдела, г. Москва, Россия*

SPIN-код: 4234-3818

Аннотация

В статье представлены основные вопросы совершенствования и развития обеспечения жизнедеятельности Арктического региона России посредством обеспечения транспортного сообщения — Северного завоза.

Ключевые слова: Северный завоз; Северный морской путь; космический мониторинг; навигационный период; жизнедеятельность; транспорт.

Северный завоз является важной составляющей жизнеобеспечения и развития территорий, отнесенных к районам Крайнего Севера, перед зимой. Прежде всего доставляют продовольствие и нефтепродукты. Всего в периметре Северного завоза находится 25 регионов России. По данным Минтранса, в 2021 г. на территории Северного завоза внутренним водным транспортом было направлено 16,89 млн тонн грузов (15,32% всех перевозок по рекам), морским транспортом — 8,59 млн тонн (36,96%).

Необходимость специального регулирования поставок продукции (товаров) в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности вызвана специфическими особенностями таких территорий, в том числе невозможностью собственного производства необходимой для жизнеобеспечения населения и функционирования экономики продукции [4].

На современном этапе система осуществления Северного завоза требует усиления координации органов публичной власти

и межведомственного взаимодействия. Отсутствуют системный подход, полная статистика по объемам и маршрутам грузов.

В настоящее время Правительство Российской Федерации внесло в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации пакет законопроектов, который вводит регулирование Северного завоза. Проект определяет территории завоза, разделяет грузы на категории, устанавливает полномочия госорганов и т. д. В законопроекте предложено выработать критерии определения регионов Северного завоза. Также будет создана федеральная государственная информационная система (ФГИС) мониторинга Северного завоза. Она будет обрабатывать и анализировать информацию о движении грузов и выявлять риски сбоев.

Законопроект предлагает разделить грузы Северного завоза на три категории. Первая — необходимые для обеспечения жизнедеятельности населения; вторая — грузы для государственных и муниципальных нужд; третья — все иные [1].

На 11 млн кв. км северных территорий расположено 70 городов и 1500 малых населенных пунктов. Жизнь людей в этих районах полностью зависит от Северного завоза. В кратковременный летний навигационный период (три-четыре месяца, а на малых реках — 10–15 дней) требуется обеспечить своевременные поставки годового объема грузов, необходимых для жизнедеятельности Севера.

Срыв Северного завоза в какой-либо населенный пункт автоматический ставит вопрос об эвакуации его населения, что является трудновыполнимой задачей [2].

Главной задачей государства является обеспечение бесперебойной и безопасной работы транспортного и обеспечивающего флота в Арктическом регионе [5].

В МЧС России создана и эффективно применяется СКМ ЧС. «Система космического мониторинга», позволяющая осуществлять оперативный контроль практически всей территории Российской Федерации и приграничных территорий сопредельных государств.

В постоянном режиме осуществляются:

- мониторинг гидрологической обстановки, становление ледостава, прохождение ледохода, а также контроль реального состояния рек (паводкоопасных и затороопасных территорий и участков, определение изменения береговой линии);

- определение наличия снежного покрова для осуществления мониторинга путей и сообщений Северного завоза.

Возможности МЧС России по контролю Северного завоза расширяются за счет поиска морских судов и оперативного мониторинга морских судов, терпящих бедствие [3].

Так, в 2013 г. из-за природно-климатических условий во время летне-осенней навигации жизнедеятельность населения Республики Саха (Якутии) оказалась под угрозой. Произошел резкий спад уровня воды. Большинство кораблей простаивало в течение месяца. В итоге за время навигации 2013 г. Северный завоз был выполнен в среднем не более чем на 50%. Возникла угроза недостатка продовольствия. Уже в ноябре самолеты МЧС России начали доставлять продукты питания в поселки, испытывающие дефицит продовольствия [2].

По мнению Соколова Ю. И., проблемы социально-экономического развития северных регионов России обусловлены двумя основными причинами: во-первых, это факторы объективного характера: суровые климатические условия, малая численность населения, неразвитость инфраструктуры и т. д.; во-вторых, это отсутствие единой и научно обоснованной федеральной политики в отношении Севера.

Главной проблемой территорий, входящих в зону Северного завоза, является не транспортная доступность и большие расстояния, а связь и энергетика, отмечает эксперт.

Для создания единого оператора северного завоза необходимо найти компанию, компетентную не только в морских и речных перевозках, но и в воздушном, и автомобильном транспорте, способную организовать мультимодальные перевозки.

Одной из важнейших задач государственной политики в сфере транспорта является повышение эффективности Северного завоза. Необходимым условием совершенствования транспортной инфраструктуры северных регионов России является развитие Северного морского пути [5, 6].

В процессе транспортного сообщения по Северному морскому пути должны обеспечиваться все требования по обеспечению безопасности и предупреждению чрезвычайных ситуаций техногенного характера [7].

Северный завоз имеет также важное эколого-ресурсное значение.

Важным фактором обеспечения снижения техносферной нагрузки на природу Крайнего Севера может стать оптимизация удаления недопустимых или невозможных для переработки или обезвреживания в этих экологически уязвимых зонах отходов 1 и 2 класса опасности, жидких токсичных остатков с использованием Северного завоза по морскому пути путем перевозки на специально оборудованном морском транспорте в соответствии с требованиями экологической, санитарной, противопожарной, технической безопасности [8–10].

В то же время Северный морской транспортный коридор путь является необходимым условием: обеспечения национальной безопасности Российской Федерации; надежных транспортных связей и увеличения грузопотока; нормальных условий жизнедеятельности на северных территориях; ускоренного освоения месторождений полезных ископаемых; экспорта нефти и газа. Арктика для России — регион мирного сотрудничества.

Список использованных источников

1. Официальный сайт Российских железных дорог // URL: <https://company.rzd.ru> (дата обращения: 10.05.2023).
2. Соколов Ю. И. Риски Северного завоза // Проблемы анализа риска. 2019. Т. 16. № 4.
3. Бобер Д. А. Возможности МЧС России по мониторингу Северного завоза, с использованием данных дистанционного зондирования земли из космоса // Актуальные проблемы безопасности в техносфере. 2022. № 6. С.23-26. // URL: <http://apbt-sibpsa.ru/wp-content/uploads/2022/v2/23-26.pdf> (дата обращения: 17.05.2023).
4. Круглые столы. Протокол № 262 от 17 ноября 2021 года Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера «Северный завоз: совершенствование механизмов государственной поддержки» // URL: http://region.council.gov.ru/activity/activities/round_tables/131352/ (дата обращения: 17.05.2023).
5. Пиль Э. А. Анализ Северного завоза и варианты его реализации // Цифровая наука. 2021. № 3.
6. Журавлев В. П., Назаров В. П. Северный морской путь: настоящее и будущее // Вестник Московского государственного областного университета (электронный журнал). 2020. № 2.

7. Сосунов И.В., Олтян И.Ю., Верескун А.В., Крапухин В.В. Управление риском чрезвычайных ситуаций как составная часть обеспечения безопасности жизнедеятельности // Технологии гражданской безопасности. 2015. Т. 12. № 1 (43). С. 4–9.
8. Цховребов Э.С. Формирование региональных стратегий управления обращением с вторичными ресурсами // Вестник МГСУ. 2019. Т. 14. № 4 (127). С. 450–463.
9. Tskhovrebov E., Velichko E., Niyazgulov U. Planning measures for environmentally safe handling with extremely and highly hazardous wastes in industrial, building and transport complex // Materials Science Forum. 2018. Vol. 945 MSF. Pp. 988–994.
10. Цховребов Э.С. Правовые аспекты обеспечения экологической безопасности // ЭКОС. 2006. № 3. С. 13–19.