

## **5.2. Предупреждение чрезвычайных ситуаций в Арктической зоне Российской Федерации**

Выделение Арктической зоны в самостоятельный объект государственной политики обусловлено особыми национальными интересами в этом регионе и его яркой спецификой, которая определяет особенности формирования здесь инновационной экономики.

В пределах Арктической зоны Российской Федерации размещены объекты: нефтепроводы, газопроводы, предприятия по добыче, переработке и хранению газа, нефти и нефтепродуктов, атомные электростанции, химически опасные объекты, взрывопожароопасные объекты, важные элементы коммуникаций, которые могут стать источниками ЧС техногенного характера.

К значительному ущербу населению и экономике территорий Арктического региона могут приводить и ЧС, вызываемые опасными метеорологическими природными явлениями - шквальными ветрами, сильными морозами, а также весенне-летними половодьями, сопровождаемыми ледовыми заторами на реках Арктического региона.

В восточной части Арктической зоны Российской Федерации весьма серьезную потенциальную опасность для населения и экономики представляют землетрясения.

Серьезную потенциальную угрозу для природных систем и безопасности людей в Арктике представляет глобальное потепление, которое в полярных районах проявляется почти в 10 раз сильнее, чем в среднем на планете. В связи с этим, распоряжением Правительства Российской Федерации от 3 сентября 2010 г. № 1458-р утверждена Стратегия деятельности в области гидрометеорологии и смежных с ней областях на период до 2030 года (с учетом аспектов изменения климата).

Фактически достигнутый экономический эффект в 2011 г. в связи с реализацией программных мероприятий, по данным Росгидромета, составил 278,7 млн. рублей.

Помимо стационарных объектов источниками ЧС в Арктической зоне являются транспортные коммуникации - Северный морской путь, кроссполярные и внутренние авиационные трассы.

Реализация крупных инвестиционных проектов, таких как освоение ресурсов на шельфе арктических морей и континентальном шельфе Российской Федерации, создание новых промышленных объектов и транспортных коридоров, включая возрождение Северного морского пути и других проектов, приведет к увеличению источников ЧС и неизбежному возрастанию рисков их возникновения, прежде всего аварий с разливом нефти и аварий, связанных с эксплуатацией морских буровых платформ.

Вместе с тем, наращивание хозяйственной деятельности в высоких широтах должно осуществляться исключительно на основе бережного отношения к экологической системе Арктики и соблюдения интересов коренных народов Севера. Так, например, по инициативе Управления по ГОЧС и ПБ Мурманской области заключено четырехстороннее соглашение между ГОУ «Управление по ГОЧС и ПБ Мурманской области», ФГУ «Администрация морского порта «Мурманск», Мурманским филиалом ФГУП «Росморпорт», Отделом надзора на море (Архангельская область, Ненецкий АО, Мурманская область) о порядке обмена, использования информации и взаимодействия в области ведения мониторинга и прогнозирования ЧС техногенного характера на акватории и в береговой черте Кольского залива.

Учитывая опасности и риски возникновения ЧС в Арктической зоне Российской Федерации, их возможные последствия, которые будут возрастать в связи с промышленным освоением этого региона, климатическими изменениями, и в целях реализации «Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу», утвержденных Президентом Российской Федерации 18.09.08 Пр 1969, в МЧС России разработана информационная система предупреждения, мониторинга и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера Арктической зоны Российской Федерации (Система).

Систему предполагается создать на базе 10 комплексных аварийно-спасательных центров, связанных единой информационно-аналитической подсистемой. Комплексные аварийно-спасательные центры планируется разместить в населенных пунктах Арктического региона, обладающих транспортной и телекоммуникационной инфраструктурой и людскими ресурсами, с учетом рисков возникновения природных и техногенных ЧС.

В создании Системы принимают участие МЧС России, Минтранс России, Минприроды России и ФСБ России.

Анализ возможностей оптимального прикрытия всего региона показал необходимость создания центров в городах Мурманске, Архангельске, Нарьян-Маре, Воркуте, Надыме, Дудинке, Тикси, Певеке, Providения и Анадыре (рис. 5.4).

Каждый центр должен взаимодействовать и быть информационно сопряжен с соответствующим региональным центром МЧС России и НЦУКС, а также с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями.



**Рис. 5.4. Комплексные аварийно-спасательные центры**

В 2011 г. проводились мероприятия по выделению земельных участков, зданий и сооружений для размещения комплексных аварийно-спасательных центров, а также отрабатывались типовые технические решения по аварийно-спасательным центрам.

Для обеспечения поисковых и аварийно-спасательных работ в Арктике, в зоне ответственности Российской Федерации Росморречфлотом совместно с ФБУ «Госморспасслужба России» организовано несение аварийно-спасательной готовности силами и средствами филиалов ФГУП «Балтийское Бассейновое аварийно-спасательное управление»:

в западном районе Арктики - силами и средствами Северного филиала ФГУП «Балтийское БАСУ»;

в восточном районе Арктики - силами и средствами Сахалинского филиалов ФГУП «Балтийское БАСУ».

Вместе с тем, учитывая опыт проведения последних поисково-спасательных операций (теплохода «Варнек» в районе мыса Канин нос (рис. 5.5) и линейного буксира «Капитан Кулаковский» устье р. Лена), инициирован вопрос создания одного морского спасательно-

координационного центра (МСКЦ) Диксон и двух морских спасательных подцентров (МСПЦ) Тикси и Певек.



**Рис 5.5. Поисково-спасательная операция МЧС России в районе крушения теплохода «Варнек»**

Кроме того, в целях усиления вышеуказанной функциональной подсистемы в Арктической зоне в 2012 г. планируется создать четыре новых пункта передового базирования аварийно-спасательных формирований Росморречфлота в портах Диксон, Тикси, Певек, Провидения.

В результате реализации программы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» планируется ввести в состав Северного и Сахалинского филиалов ФГУП «Балтийское БАСУ» по многофункциональному аварийно-спасательному судну мощностью 7 МВт с оборудованием для ликвидации разливов нефти (ЛРН) на борту. Несение аварийно-спасательной готовности будет организовано дежурством данных судов в период летне-осенней навигации в западном и восточном секторах Арктики, соответственно.

Учитывая навигационно-гидрографические особенности Арктической зоны, Росавиация определила потребность в увеличении численности воздушных судов в регионе для обеспечения решения задачи поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море. Предполагается дополнительно разместить на аэродромах в Арктическом регионе (г. Мурманск, архипелаг Земля Франца-Иосифа, о. Новая Земля, о. Диксон, бухта Провидения, порт Певек, мыс Челюскин, пгт Чокурдах, г. Черский, мыс Шмидта, г. Тикси) - 10 вертолетов (Ми-8 или Ка-27), 1 самолет дальнего действия (Ил-76) и 7 самолетов (Ан-26, Ан-27, Ан-74).

Ледоколы являются основой поисково-спасательных сил в Арктической зоне и неарктических замерзающих морях в зимний период. Для привлечения ледоколов к полноценному несению аварийно-спасательной готовности в период выполнения ими задач (в том числе и при выполнении высокоширотных круизных рейсов) предусмотрено:

на первом этапе (2011 – 2012 годы) ледоколы укомплектовываются аварийно-спасательным имуществом и имуществом ЛРН, группами профессиональных спасателей от Северного и Сахалинского филиалов ФГУП «Балтийское БАСУ». В состав групп входят 3 водолаза и 2 – 3 специалиста ЛРН;

на втором этапе (после 2012 года) ледоколы укомплектовываются штатным водолазным имуществом и оборудованием, а также оборудованием ЛРН, обеспечивающим выполнение задачи несения аварийно-спасательной готовности.

В 2011 г. продолжилась работа по укреплению и расширению сотрудничества стран Арктической зоны.

В мае 2011 г. главы МИД стран Арктического совета, членами которого являются Российская Федерация, Дания, Исландия, Канада, Норвегия, США, Финляндия, Швеция и представители шести ассоциаций коренных народов Севера, на встрече на о. Гренландия впервые в истории подписали панарктический документ - «Соглашение о сотрудничестве в

авиационном и морском поиске и спасании в Арктике», которое призвано обеспечить надлежащую безопасность мореплавания и экологическую безопасность, а в сентябре 2011 г. участники соглашения провели командно-штабные учения в канадском г. Уайтхорсе, в процессе которых отрабатывались практические вопросы взаимодействия международных сил и средств.

В начале августа 2011 г. по инициативе Совета Безопасности Российской Федерации и МИД России на борту атомного ледокола «Ямал» на переходе по трассе Северного морского пути (порт Варандей - порт Тикси) состоялась Международная конференция «Северным морским путем к стратегической стабильности и равноправному партнерству в Арктике», в ходе работы которой были рассмотрены ключевые направления обеспечения безопасности и международного сотрудничества в Арктическом регионе, в том числе политическое, экономическое и культурное сотрудничество, перспективы развития особого режима рационального природопользования и охраны окружающей среды, перспективы создания единой системы прогнозирования и предупреждения чрезвычайных ситуаций и ликвидации их возможных последствий, международно-правовые, организационные, экономические, технологические и иные аспекты морских перевозок по Северному морскому пути.

В рамках перехода атомного ледокола «Ямал» по трассе Северного морского пути в районе внешнего рейда морского порта Тикси прошло комплексное учение сил и средств РСЧС.

В августе 2011 г. МЧС России при поддержке Правительства Республики Саха (Якутия) провело в г. Якутске Международную конференцию по проблемам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в Арктике, включая последствия радиоактивного загрязнения.

Более 100 делегатов представили как федеральные структуры, так и региональные. Это, в первую очередь, - МЧС России, Минтранс России, Росавиация, ФБУ «Госморспасслужба России», МИД России, Погранслужба ФСБ России, профильные научно-исследовательские институты Сибирского отделения РАН.

Иностранные участники представляли Министерство энергетики США, Береговую охрану США и Норвегии, Министерство окружающей среды Канады, Министерство внутренних дел Финляндии.



**Рис. 5.6. Участники II Международного арктического форума**

В г. Архангельске 22-23 сентября 2011 г. состоялся II Международный арктический форум «Арктика – территория диалога». Участие в его работе приняло более 450 ученых, экспертов, политиков, глав государств и правительств, журналистов из разных стран мира (рис. 5.6).

Основной темой форума в этом году стало развитие арктической транспортной системы как фундаментального фактора развития Арктического региона. Обсуждались вопросы авиакосмических средств обеспечения транспортной безопасности, комплексной безопасности,

предупреждения ЧС, охраны окружающей среды в условиях развития арктической транспортной системы, сохранения жизненного уклада коренных народов Севера и другие вопросы. По итогам дискуссии выработаны конкретные рекомендации. Правительством Российской Федерации принято решение о строительстве 3 атомных и 3 дизель-электрических ледоколов, которые будут использоваться на Северном морском пути.