



АДМИНИСТРАТИВНОЕ И МУНИЦИПАЛЬНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

DOI: 10.7256/1999-2807.2013.06.2

В.В. Мотин, О.Е. Трофимов

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

В настоящее время значительное влияние на мировую экономику оказывают все виды транспорта. Общая длина транспортной сети мира без морских путей составляет 37 млн километров. Естественно, что вклад различных стран в мировую транспортную инфраструктуру различен. Длина транспортных сетей промышленно развитых стран составляет почти 80% от мировой. На их долю приходится 74% мирового грузооборота. Общая протяженность железнодорожных путей составляет 1,24 млн. км., речных- 0,55 млн.км., общая длина трубопроводов- 1,9 млн. км., шоссейных дорог- 24 млн. км. Протяженность воздушных путей составляет 9,5 млн. км.

Характерной особенностью функционирования транспортной инфраструктуры является то что в процессе транспортировки грузов в той или иной степени всегда бывает задействовано несколько видов транспорта. Следовательно каждый из них в той или иной степени влияет на эффективность реализации транспортной инфраструктурой своих функций.

Среди объектов транспортного комплекса значительное место занимает использование водных путей. Это явилось следствием ряда причин. Так, во первых использование естественных водных путей исторически было обусловлено географическим положением большинства стран— люди стремились селиться по берегам рек. Это позволяло осуществлять товарообмен с минимальными издержками, поскольку не требовало строительства и поддержания дорожной сети, позволяло использовать течения и силу ветра. Кроме того, обеспечивать безопасность грузоперевозок на воде было несколько проще чем на сухопутных дорогах. Вполне естественно, что люди в максимальной степени стремились использовать естественные водные транспортные пути. В случае необходимости и наличия технических возможностей строились искусственные водные пути. Один из наиболее древних исто-

рически известных каналов соединял Нил с Красным морем. Для попадания из одной реки в другую использовалась система перемещения по суше так называемые волоки-перевалы в верховьях рек различных бассейнов для перемещения кораблей с товарами сухим путем. Волоки представляли своеобразную инфраструктуру которая не только технически обеспечивала перемещение судов и грузов, но и обеспечивала безопасность грузов, поскольку владельцы земель, на которых были организованы волоки были экономически заинтересованы в этом. В дальнейшем на месте части волоков появились каналы и системы гидротехнических сооружений.

Роль каналов в современной экономике исключительно велика. Например сбой в деятельности Суэцкого и Панамских каналов не раз приводили к серьезным экономическим последствиям во всем мире. Естественно, что одной из важнейших геополитических задач ведущих мировых держав является контроль над каналами.

Строительство каналов и их активная эксплуатация продолжается и в настоящее время в различных регионах мира. Кильский канал протяженностью около 100 км является одной из самых загруженных транспортных артерий Европы. Нарушения в деятельности этого судоходного канала особенно в условиях экономического кризиса способны нанести экономический ущерб, трудно поддающийся оценке. В то же время, использование водного транспорта по сравнению с другими: железнодорожным, авиационным и автомобильным имеет ряд экономических преимуществ: более низкую стоимость перевозок за счет меньших капиталовложений и затрат на топливо на единицу объема перевозимых грузов. Учитывая это строительство каналов в Европе продолжается, в частности принято решение о строительстве канала от Парижа до Камбре длиной 66 миль.

Что касается России то для нее прежде всего в силу ее географического положения, огромного количества рек и озер, использование водных путей всегда были приоритетными по отношению к другим видам транспорта. Густые леса и почти полное отсутствие дорожной сети не оставляли иного выбора. Широко использовались естественные водоемы: озера и реки. Знаменитый торговый путь «из варяг в греки» соединял Балтийское море с бассейном Днепра. Использование волоков не представлялось для наших предков чем-то экстраординарным а было обычной практикой. Одним из таких примеров был переброс из Белого моря в Онежское озеро двух военных кораблей в эпоху Петра Великого по так называемой государевой дороге. Знаменитое Гангутское сражение было выиграно за счет переброски части российского флота через сухопутный перешеек. Представляет интерес система внеэкономического привлечения людских ресурсов для реализации подобных проектов. Законодательно оформлялось это обычно указами царя. Эффективность таких решений была не слишком высокой, поскольку крестьяне, принудительно привлекаемые к таким работам стремились уйти.

Помимо прочего строились сеть каналов и шлюзов. Одним из первенцев гидротехнических сооружений эпохи Петра I было строительство на территории современной Тульской области канала между Волгой и Доном. В конце XVIII в. был построен канал, соединивший реку Припять с притоком Вислы — Западным Бугом и таким образом, обеспечивший дополнительный торговый путь России с западом и Вышневолоцкая водная система, а также Тихвинская и Мариинская системы каналов, связавшие Волгу с Балтийским морем и для расширения торговли России с Европой. В XIX в. был построен канал, который соединял Великие сибирские реки Обь и Енисей.

Значение водного транспорта для экономики России можно оценить по тому факту, что в российской империи по берегам рек законодательно предусматривалась специальная полоса- бечевник предназначенная для транспортировки судов по берегам каналов и рек посредством людской или гужевой тяги. Закреплялось свободное пользование такой полосой для нужд судоходства, при этом запрещалась приватизация данной территории.

Развитие водных путей оставалось в числе приоритетных и в постреволюционной России. Строительство каналов и гидротехнических сооружений продолжилось. Одним из таких каналов является Беломорско-Балтийский канал. Его открытие состоялось 80 лет назад 2 августа 1933 года. Это строительство явилось важным стратегическим решением кото-

рое позволило обеспечить военную и экономическую безопасность государства на севере. Прежде всего по вновь построенному каналу были переброшены военные корабли с Балтийского моря и заложено создание Северного флота среди задач которого были и охрана богатейших природных ресурсов России от расхищения. О масштабах грабежа можно судить хотя бы по тому факту, что только в 1922 г. Норвегия добыла в Белом море почти миллион тюленей не считая бесконтрольного разграбления российских рыбных запасов. Северный флот положил конец этому грабежу природных ресурсов. К сожалению у ряда либеральных ученых бытует точка зрения о бессмысленности строительства. вследствие количества принесенных жертв. С такой позицией трудно согласиться. Экономическая отдача от канала и гидроэнергетических сооружений началась с первых дней его работы. Ведь только перевод кораблей с Балтики обычным путем мимо европейских государств потребовал бы огромных расходов на одно только топливо, не считая стоимости ремонта после завершения морского перехода. Известна и роль северных конвоев и их вклад в победу в Великой Отечественной войне.

В Российской Федерации в настоящее время функционирует один из крупнейших в мире водохозяйственных комплексов. Сеть каналов составляет свыше 3 тыс. км., уступая лишь Бразилии. Это с одной стороны позволяет обеспечить сегодняшние потребности экономики России. С другой стороны развитие водных путей может стать мощным импульсом для развития экономики регионов. В настоящее время в нашей стране активно задействованы, прежде всего, лишь водные ресурсы европейской части. Реки же Сибири, и их потенциал используются в значительно меньшей степени. В то же время состояние экономики региона напрямую зависит от развития транспортных коммуникаций. Как показывает практика, развитая транспортная инфраструктура дает импульс экономическому развитию региона на расстоянии нескольких сотен километров от водных артерий. Еще в XVIII в. в России развитие водного транспорта вызвало создание целой отрасли экономики — речного судостроения, которая включала в себя не только строительство и ремонт грузовых судов, но также требовало производства разнообразного такелажа — канатов и парусины. Появились профессии, обслуживающие судоходство — бурлаки, грузчики, ремонтники шлюзовых систем. Сельское хозяйство в зоне водных путей стало ориентироваться на технические культуры — выращивание конопли для производства пеньки — материала для канатов, мешков. Стала развиваться и сфера обслуживания — различные постоянные двory, склады, гостиницы.

Таким образом исходя из исторического опыта можно утверждать, что более активное использование транспортных возможностей водных магистралей сибирских регионов может явится мощным катализатором экономического развития России. Актуальность этой проблеме прибавляет и то, что на планете происходит глобальное изменение климата. Происходит таяние ледников. Арктика освобождается от ледяного покрова в связи с чем границы судоходства смещаются в полярные области и использование северного морского пути становится экономически оправданным. Учитывая, что транспортировка грузов северным морским путем от Петербурга до Владивостока составляет около 14 тыс. километров, а маршрут через Суэцкий канал более 23 тыс. километров то выгода становится очевидной. Кроме того значительная удаленность от различных горячих точек позволяет обеспечить безопасность судоходства. Россия становится надежной страной-транзитером. Расширение использования Северного морского пути приведет к более активному вовлечению потенциала сибирских пространств в первую очередь территорий вдоль рек в мировое экономическое развитие. Это будет происходить за счет промышленного освоения месторождений полезных ископаемых и транспортировки их по водным магистралям.

Кроме добычи полезных ископаемых в мировую экономику будет включен потенциал водных ресурсов Сибири.

Пока Северный Ледовитый океан был покрыт льдами и представлял собой, по сути, ледяную пустыню практически не имеющую какого-либо хозяйственного значения до 1982 г. он чисто номинально входил в сферу интересов стран, находящихся на его берегах: СССР, Соединенных Штатов Америки, Норвегии, Канады и Дании. Затем с изменением климата ледяной покров стал уменьшаться и в Арктике были обнаружены запасы углеводородов, которые по оценке экспертов сопоставимы с ресурсами Саудовской Аравии. В первую очередь в связи с этим настоящее время о своих интересах в Арктике заявили 17 стран, как расположенные в этом регионе, в том числе Россия, Канада, Дания, Соединенные Штаты Америки, Норвегия, Исландия, так и весьма далекие от него: Польша, Латвия, Эстония, Бельгия. В первую очередь большинство этих страны интересуют возможность добычи углеводородов на арктическом шельфе.

В соответствии с нормами международного права (Конвенция ООН по морскому праву от 1982 г.) шельф принадлежит стране на расстоянии 200 миль от берега, причем если будет доказано что шельф более протяженный, то его границы можно продлить еще на 150 миль. В связи с этим может возникнуть правовая колли-

зия поскольку в планах по добыче полезных ископаемых на арктическом шельфе участвует ряд транснациональных корпораций. Учитывая так же что споры вокруг Арктики до настоящего времени до конца не урегулированы, а предполагаемые доходы вследствие добычи нефти и газа достаточно высоки то может возникнуть территориальный спор в результате которого могут последовать обращения в международные и национальные судебные органы с предъявлением различных исков. Поскольку иски могут рассматриваться в течение длительного времени то сама затянутость процедур приведет к тому что национальные интересы России могут пострадать. В качестве примера можно привести территориальный спор между Украиной и Румынией. Поскольку стороны не смогли принять взаимоприемлемое для них решение, то спор между ними вокруг шельфа острова Змеиный в Черном море был передан на рассмотрение международного суда ООН в Гааге. Судебный спор длился свыше 5 лет при этом каждая страна ссылалась на свое национальное законодательство. В результате решения международного суда было принято решение о разделе богатого углеводородами шельфа вокруг острова между двумя странами.

Обеспокоенность вызывает и то, что Китай заявил о создании собственного ледокольного флота. Начало добычи нефти и газа в Арктике напрямую создает дополнительные риски безопасности России на всех стадиях хозяйственной деятельности и требуют дополнительных затрат. Во-первых, необходимы буровые платформы инструмент и приспособления, способные противостоять напору льдов. Во-вторых, климатические условия Севера и физические и химические свойства нефти и газа требуют для добычи иных технологий, которые отличаются от тех, которые используются в странах с теплым климатом. Так предлагаемые к реализации в условиях Арктики технологии добычи сланцевых углеводородов требуют повышенного расхода пресной воды которая закачивается в недра. При этом загрязненные воды попадая в водоносные слои разрушают водоносные горизонты. И это происходит в условиях, когда острой проблемой на планете становится дефицит пресной воды. Некоторые эксперты полагают, что во второй половине текущего века мировая борьба будет идти за водные ресурсы.

В то же время климатические условия и природа России способна к восстановлению в гораздо меньшей степени чем тропические леса. Поэтому обязательное соблюдение экологических требований к сохранению биоресурсов для нашей страны особенно актуально на всех этапах хозяйственной деятельности.

Загрязнения которые образуются на буровых платформах должны вывозиться на специальные полиго-

ны для утилизации. С точки зрения экономической целесообразности для этого должны будут задействованы полигоны, расположенные на берегах и доступ на которые будет осуществляться с использованием сибирских рек. При этом неизбежно возрастают риски техногенные, связанные с транспортировкой добытых углеводородов и утилизацией загрязнений. Таким образом, проблемы транспортной безопасности выйдут в ряд наиболее актуальных.

В соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. «О транспортной безопасности» транспортная безопасность это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры от и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. На наш взгляд указанная дефиниция не в полной мере охватывает суть проблем связанных с обеспечением транспортной безопасности применительно ко всем видам транспорта. Например, для водного транспорта понятие транспортной безопасности является интегральной характеристикой включающей в себя как осуществление самой транспортировки грузов и пассажиров, обеспечение ремонта транспортных средств и содержание их в работоспособном состоянии, коммунально-бытовое и медицинское обеспечение пассажиров и их потребностей, обеспечение общественного порядка. Кроме того важной составной частью транспортной безопасности является поддержание водных путей в рабочем состоянии: содержание фарватеров, необходимые дноуглубительные работы, укрепление берегов, содержание гидротехнических сооружений, борьба с ледяными заторами, мероприятия по аварийному сбросу воды и другие меры, позволяющие ликвидировать последствия техногенных аварий.

В настоящее время во всех цивилизованных странах активно реализуются национальные законодательные программы по предотвращению рисков различного характера, которые могут нанести ущерб биологической системе планеты. Причем речь идет о системе биологических ресурсов во всем их разнообразии: сложившийся уровень антропогенного загрязнения является одной из причин деградации рек накопление различного рода токсических веществ в донных отложениях и в растительности и животном мире и в конечном итоге может поставить человечество на грань самоуничтожения. Таким образом современные реалии уже не дают возможности людям использовать природу как неисчерпаемый источник разнообразных ресурсов.

Абсолютно прав был академик Владимир Иванович Вернадский автор учения о ноосфере, указывавший, что ноосфера — то есть сфера взаимодействия общества и природы, в границах которой раз-

умная человеческая деятельность становится определяющим фактором развития. При этом неизмеримо может увеличиться и цена допущенных ошибок, в том случае, если цели были определены без учета всей совокупности факторов. Кроме того, затраты на ликвидацию последствий этих ошибок, могут многократно превосходить первоначально полученный эффект. В связи с этим возрастает значение правовых норм, регулирующих деятельность человека в границах, которые обеспечивают общественно-экономическое развитие. Совокупность этих норм может явиться фактором, который будет способствовать прогрессу либо регрессу экономической деятельности. Это касается и правовых норм, регулирующих такую сферу экономики как транспортная деятельность. В связи с вышеизложенным нам представляется, что транспортная безопасность это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, а также рисков техногенного и природного характера. В России особенностью транспортного законодательства является то, что оно регулирует отношения в указанной сфере по отраслевому принципу, для каждого вида транспорта действует своя самостоятельная система норм (для воздушного транспорта — Воздушный кодекс, для морского — Кодекс торгового мореплавания РФ и т.д.). Система отношений в сфере транспорта в нашей стране регулируется как на федеральном так и уровне субъектов федерации. Транспортные отношения между субъектами федерации регламентируются на основе межрегиональных соглашений. Кроме того, ряд отношений в транспортной сфере регулируется посредством ведомственных подзаконных актов (различного рода уставов, регламентов). Это разнообразие правовых документов в различной степени касается и вопросов обеспечения транспортной безопасности.

Учитывая роль и перспективы развития транспортной инфраструктуры в экономике нашей стране, назрела необходимость объединения всех документов регулирующих отношения в сфере транспорта в единый документ — транспортный кодекс. В пользу данного предложения говорит тот факт что в настоящее время все виды транспорта могут функционировать только во взаимодействии друг с другом. Транспортный кодекс должен стать интегрирующим документом, регламентирующим деятельность различных сфер транспорта на различных уровнях: федеральном, межрегиональном, субъектов федерации, муниципальном и ведомственном. Принятие такого документа позволит улучшить взаимодействие всех элементов транспортной инфраструктуры и более эффективно обеспечить вопросы транспортной безопасности.

Библиографический список:

1. От PIN-кода к кибервойне. Бизнесмен Евгений Касперский — о необходимости создания КиберМАГАТЭ // <http://www.izvestia.ru/news/526680>
2. США и Израиль обвинили в разработке «супервируса» // <http://www.rg.ru/2012/06/20/virus-site.html>
3. Китайский интернет все больше подвергается внешним сетевым атакам // <http://russian.people.com.cn/31521/7763896.html>
4. Кибервойска Северной Кореи — 3 тысячи элитных хакеров // http://www.cnews.ru/top/2012/06/09/kibervoyska_severnoy_korei__3_tysyachi_elitnyh_hakerov_492597
5. Стратегические направления исследований и разработок на среднесрочную перспективу (2012-2015 гг.) // http://www.rzd-expo.ru/innovation/technology_platform_quot_high_intellectual_rail_transport_quot/Tehnologicheskaya_platforma_2012_2015.pdf
6. В Москве исчезнут посты ДПС // <http://www.buhgalteria.ru/news/n57561>
7. Московский международный конгресс по интеллектуальным транспортным системам // <http://www.pibd.ru/2012its22/>
8. От PIN-кода к кибервойне. Бизнесмен Евгений Касперский — о необходимости создания КиберМАГАТЭ // <http://www.izvestia.ru/news/526680>
9. Приказ Министерства транспорта РФ (Минтранс России) от 12 апреля 2010 г. № 87 г. Москва «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» // <http://www.rg.ru/2010/06/02/ocenka-dok.html> «Лаборатория Касперского» защищает Российские железные дороги от киберугроз // <http://globalmsk.ru/firmnews/id/2835>
10. Ботнет Великий и Ужасный // <http://www.computerra.ru/focus/317787/>

References (transliteration):

1. Ot PIN-koda k kibervoine. Biznesmen Evgenii Kasperskii — o neobhodimosti sozdaniya KiberMAGATE // <http://www.izvestia.ru/news/526680>
2. SShA i Izrail' obvinili v razrabotke «supervirusa» // <http://www.rg.ru/2012/06/20/virus-site.html>
3. Kitaiskii internet vse bol'she podvergaetsya vneshnim setevym atakam // <http://russian.people.com.cn/31521/7763896.html>
4. Kibervoyska Severnoi Korei — 3 tysyachi elitnyh hakerov // http://www.cnews.ru/top/2012/06/09/kibervoyska_severnoy_korei__3_tysyachi_elitnyh_hakerov_492597
5. Strategicheskie napravleniya issledovaniy i razrabotok na srednesrochnuyu perspektivu (2012-2015 gg.) // http://www.rzd-expo.ru/innovation/technology_platform_quot_high_intellectual_rail_transport_quot/Tehnologicheskaya_platforma_2012_2015.pdf
6. V Moskve ischeznut posty DPS // <http://www.buhgalteria.ru/news/n57561>
7. Moskovskii mezhdunarodnyi kongress po intellektual'nym transportnym sistemam // <http://www.pibd.ru/2012its22/>
8. Ot PIN-koda k kibervoine. Biznesmen Evgenii Kasperskii — o neobhodimosti sozdaniya KiberMAGATE // <http://www.izvestia.ru/news/526680>
9. Prikaz Ministerstva transporta RF (Mintrans Rossii) ot 12 aprelya 2010 g. № 87 g. Moskva «O poryadke provedeniya ocenki uyazvimosti ob'ektov transportnoi infrastruktury i transportnyh sredstv» // <http://www.rg.ru/2010/06/02/ocenka-dok.html> «Laboratoriya Kasperskogo» zashishaet Rossiiskie zheleznye dorogi ot kiberugroz // <http://globalmsk.ru/firmnews/id/2835>
10. Botnet Velikii i Uzhasnyi // <http://www.computerra.ru/focus/317787/>