

## **Арктика в центре внимания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (совещание 6 июля 2011 г. в г. Нарьян-Мар)**

Московенко Михаил Владимирович  
Морская коллегия при Правительстве РФ

Очередное совещание Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации прошло 6 июля 2011 г. в административном центре Ненецкого автономного округа (НАО) городе Нарьян-Мар.

Округ расположен на севере Восточно-Европейской равнины. Омывается Белым, Баренцевым и Карским морями. Морское побережье имеет протяженность около 3000 км. Включает острова Колгуев и Вайгач. Протяженность территории с севера на юг составляет 300 км, с запада на восток – 1000 км. Главная река: Печора. Транспортная сеть округа представлена автомобильным, авиационным и водными видами транспорта. Округ имеет два замерзающих зимой морских порта (Нарьян-Мар и Амдерма) и 16 портопунктов, расположенных в устьях рек, впадающих в Белое, Баренцево и Карское моря. Аэропорт «Нарьян-Мар» оказывает все виды авиационного и наземного обслуживания.

Население автономного округа составляет 42,64 тыс. человек, из них русских – 62,4%, ненцев – 18,%, коми – 10,9%, украинцев – 3,2%. Других национальностей – 3,2%. В Нарьян-Маре проживает 21,3 тыс. человек.

Природно-ресурсный потенциал НАО является надежной базой для устойчивого многолетнего крупномасштабного развития производственных сил региона и отличается значительными запасами углеводородного сырья (нефти, природного газа, газового конденсата).

Открыты и эксплуатируются 61 нефтяное, 4 нефтегазоконденсатных, 2 газоконденсатных, 1 газонефтяное месторождений. Степень выработанности разведанных запасов нефти составляет 8%, газа – 0,7%.

Основу экономики округа составляют организации нефтедобывающего комплекса. Основные предприятия округа, занимающиеся добычей нефти и газа, контролируются финансово-промышленными группами общероссийского масштаба, в том числе и с участием иностранных фирм: ОАО «Роснефть», ОАО «ЛУКОЙЛ-Коми», ООО «ЛУКОЙЛ-Север», ООО «Компания Полярное Сияние» и АО «Тоталь Разведка Разработка России».

В структуре агропромышленного комплекса оленеводство является одним из основных источников жизнеобеспечения коренного населения.

На территории НАО нет организаций, включенных в Перечень системообразующих организаций. В регионе отсутствуют организации и предприятия оборонно-промышленного комплекса. В ближайшие годы планируется ввод в разработку около 10 месторождений углеводородов. Однако значимости освоения ресурсного потенциала НАО и шельфа арктических морей не соответствует слаборазвитая или отсутствующая инфраструктура. Первоочередное значение для создания надежной транспортной системы в Арктике имеют возрождение западного сектора Северного морского пути и создание нового глубоководного морского порта

на побережье Баренцева моря. Наиболее перспективным вариантом создания такого порта на северо-западе России является порт» Индига, расположенный в западной части побережья НАО. В Стратегии развития транспорта России до 2030 года предусматривается прокладка двух магистралей из Республики Коми к побережью Северного Ледовитого океана (г.Воркута – пос.Усть-Кара, г.Сосногорск – пос. Индига). В связи с чем в НАО начинается осуществление масштабного проекта «Печора СПГ», реализуемого компанией «СН-Нефтегаз» предполагающего разработку газовых месторождений НАО: создание газотранспортной инфраструктуры, строительство завода по сжижению газа, установки комплексной подготовки газа, а также отгрузочного морского терминала. Реализация проекта значима для социально-экономического развития НАО, а применение новейших технологий будет способствовать освоению Арктики и дальнейшему инновационному развитию России.

Этим, а также другим проблемам, связанным с реализацией национальной морской политики на Арктическом региональном направлении, и было посвящено совещание Морской коллегии 6 июля 2-11 г. в Нарьян-Маре.

В совещании под руководством заместителя Председателя Правительства Российской Федерации, председателя Морской коллегии С.Б.Иванова приняли участие заместители председателя Морской коллегии Министр транспорта Российской Федерации И.Е.Левитин и главнокомандующий Военно-Морским Флотом адмирал В.С.Высоцкий, члены Морской коллегии: заместитель директора Административного Департамента Правительства Российской Федерации ответственный секретарь Морской коллегии А.Л.Балыбердин, руководитель Федерального агентства по обустройству государственной границы Российской Федерации Д.А.Безделов, президент ООО «Управляющая компания «Транспортная группа ФЕСКО» С.В.Генералов, руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта А.А.Давиденко, заместитель Министра внутренних дел Российской Федерации В.Н.Кириянов, президент саморегулируемой организации «Ассоциация судоходных компаний» А.Ю.Клявин, заместитель Министра образования и науки Российской Федерации С.Н.Мазуренко, президент Союза российских судовладельцев М.А.Романовский, глава администрации Ненецкого автономного округа И.Г.Федоров, руководитель Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды А.В.Фролов, специальный представитель Президента Российской Федерации по вопросам климата А.И.Бедрицкий, президент открытого акционерного общества «Объединенная судостроительная корпорация» Р.В.Троценко, член Комитета Государственной Думы по обороне, специальный представитель Президента Российской Федерации по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике А.Н.Чилингаров.

На совещание были приглашены ответственные работники Администрации Президента Российской Федерации, Аппарата

Правительства Российской Федерации, Федерального собрания Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, руководители и сотрудники органов власти субъектов Российской Федерации, руководители отраслей и предприятий промышленности и бизнеса Архангельской области, Ненецкого автономного округа и других приморских регионов Арктической зоны.

В ходе совещания были рассмотрены три вопроса: «О мерах по реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2020 года и дальнейшую перспективу, а также по обеспечению экономического и социального развития Арктической зоны Российской Федерации на 2012–2020 годы», «О мерах по обеспечению роста морских перевозок по трасе Северного морского пути», О проекте ежегодного доклада Президенту Российской Федерации «О комплексной оценке состояния национальной безопасности в области морской деятельности в 2010 году и предложениях по ее обеспечению».

В своем вступительном слове С.Б.Иванов подчеркнул, то в ходе своей 10 летней работы Морская коллегия на своих заседаниях и совещаниях неоднократно рассматривала проблемы развития Арктики в том числе и Северного морского пути и его возрастающего значения для России. Во многом благодаря этой деятельности приняты решения о создании ФГУП «Администрация Северного морского пути» и разработки законопроекта «О Северном морском пути». Готовится «Стратегия развития Арктической зоны на период до 2020 года». На днях на ледоколе «Академик Федоров» вышла в море экспедиция с задачей обоснования границ континентального шельфа в Северном ледовитом океане для последующего закрепления этих границ за Российской Федерацией. Планируется проведение выездного совещания Совета Безопасности на ледоколе «Ямал» с приглашением иностранных представителей и проведения на нем международной конференции по проблемам Арктики.

С докладом по первому вопросу выступил заместитель Министра регионального развития Российской Федерации А.П.Викторв. В обсуждении доклада приняли участие губернатор Ненецкого автономного округа И.Г.Федоров, главнокомандующий Военно-Морским Флотом В.С.Высоцкий, руководитель Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды А.В.Фролов, заместитель Министра экономического развития Российской Федерации И.Е.Маньков, технический директор ООО «Печора СПГ» В.А.Окороков.

Главное содержание доклада и выступлений по первому вопросу заключались в следующем.

Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (далее – Основы) определены главные цели, задачи, стратегические приоритеты и механизмы реализации государственной политики России в этом регионе. Во исполнение положений Основ по поручению Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации Минрегионом России совместно с СОПС разработан

проект Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года (далее – Стратегия), который к настоящему времени согласован с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти приарктических субъектов Российской Федерации. Проект Указа Президента Российской Федерации об утверждении Стратегии в установленном порядке внесен в Правительство Российской Федерации.

Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ) имеет большой ресурсный потенциал, способный в значительной степени обеспечить потребности России в углеводородных, водных биологических ресурсах и других видах стратегического сырья. Не менее важными стратегическими национальными интересами являются сохранение Арктики в качестве зоны мира и сотрудничества, сбережение уникальных экологических систем Арктики, имеющих общемировое значение, а также использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в регионе.

Для достижения стратегических приоритетов государственной политики в регионе требуется разработка федерального закона, который может определить: статус АЗРФ как особого объекта государственного регулирования; принципы, формы и методы государственного регулирования и управления развитием АЗРФ; принципы определения географического местоположения южной границы АЗРФ; перечень муниципальных образований, входящих в состав АЗРФ; принципы и порядок осуществления бюджетной, налоговой, инвестиционной и социальной политики в АЗРФ, учитывающие стратегические национальные приоритеты и специфические особенности хозяйственной и иной деятельности в регионе.

Социально-экономическое развитие АЗРФ сопряжено с высокими рисками хозяйственной деятельности и дискомфортом условий проживания, обусловленными сочетанием природных факторов и неразвитостью инфраструктуры. Следствием становятся большие издержки и специфические факторы удорожания, что диктует необходимость их преодоления адресными мерами государственного регулирования.

Основами предусмотрено формирование в 2008-2010 годы государственной программы развития Арктической зоны Российской Федерации. Однако к настоящему времени ее статус понижен и разработан проект подпрограммы «Экономическое и социальное развитие Арктической зоны Российской Федерации на 2012-2020 годы» государственной программы Российской Федерации «Региональная политика и федеративные отношения» (далее – Подпрограмма). Проект этой Подпрограммы включает не только конкретные программные мероприятия, но и меры прямого и косвенного экономического стимулирования и регулирования социально-экономического развития, финансовые инструменты, а также меры правового регулирования, направленные на совершенствование нормативной правовой и законодательной базы.

В основу создаваемой системы стратегического планирования и государственного программирования социально-экономического развития АЗРФ положена реализация крупных комплексных инвестиционных проектов, имеющих выраженный межрегиональный характер и обладающих мультипликативными эффектами. Среди таких проектов выделяются: дальнейшее развитие Северного морского пути с тяготеющими к нему железнодорожными и речными меридиональными транспортными коммуникациями, освоение Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции и месторождений углеводородов на шельфе Баренцева и Печорского морей, освоение Штокмановского газоконденсатного месторождения, комплексное освоение месторождений углеводородов полуострова Ямал и дна прилегающих акваторий, развитие Мурманского транспортного узла и другие. Однако в существующих экономических условиях многие из них имеют невысокую рентабельность.

Потенциал сырьевого сектора, являющегося основой экономики арктических регионов, существенно снижается в связи со значительным отставанием прироста разведанных запасов от темпов добычи полезных ископаемых. Низкий уровень сейсмической изученности акваторий российской Арктики (на один-два порядка меньше, чем в большинстве морских нефтегазоносных бассейнов мира) связан с несовершенством законодательства, ограниченным финансированием из госбюджета и из средств недропользователей, сложными ледовыми условиями на большей части акватории за исключением западной части Баренцева моря (сезонный характер работы 2–5 месяцев). Например, число поисково-разведочных скважин, пробуриваемых ежегодно на шельфе Норвегии (56 в 2008 г. и 65 в 2009 г.), в 10–30 раз выше, чем в последние годы на арктическом шельфе России.

В настоящее время для выполнения сейсморазведки в арктических морях у четырех российских предприятий имеется 12 судов, оборудованных современными сейсмическими комплексами зарубежного производства, 9 из которых оснащены сейсмическими косами длиной 8–12 км. В России есть два глубоководных судна, способных проводить сейсморазведку 3D с 4 косами длиной 6000 м, что существенно меньше, чем на передовых западных судах. В случае активизации лицензионной политики Минприроды России на шельфе у недропользователей возникнет потребность расширения объемов работ 3D. Данная задача может быть успешно решена российскими геофизическими компаниями путем строительства, приобретения или аренды одного-двух более мощных судов 3D. С учетом ограниченного сезона работ на шельфе Арктики ежегодно может выполняться до 80–100 тыс. пог. км региональной, поисковой и детализационной сейсморазведки 2D. Такие объемы работ обеспечат за 3–5 лет качественно новый уровень изученности российского шельфа в широком диапазоне глубин и значительно расширят возможности для активизации освоения ресурсов северных морей.

После вступления в силу в 2011 г. российско-норвежского Договора о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и

Северном Ледовитом океане (далее - СЛО), установившего положение морской границы, появилась возможность и необходимость активизации двухстороннего изучения бывшей «серой зоны», включающей гигантский свод Федынского площадью более 10 тыс. км<sup>2</sup> и другие крупные поднятия, расположенные в гораздо более благоприятных условиях и в два раза ближе к российскому побережью, чем Штокмановское газоконденсатное месторождение (ГКМ). На одном из них в 1985 г. при испытании скважины Северо-Кильдинская-80 (забой 3326 м) в нижнетриасовых отложениях на глубине 2440–2485 м было открыто одноименное газовое месторождение, свидетельствующее о возможности обнаружения крупных месторождений углеводородов в пределах западного борта Южно-Баренцевской впадины.

Норвежский нефтяной директорат в 2011 г. начал геологоразведочные работы с проведением лицензионного раунда в 2012 г. и последующим бурением в 2013 г. В случае подтверждения нефтегазоносности объектов бывшей «серой зоны», будет очевидным целесообразность их приоритетного освоения по отношению к Штокмановскому ГКМ. Поэтому здесь необходима незамедлительная активизация геологоразведочных работ с российской стороны. Бурение на своде Федынского и соседних поднятиях в российском секторе возможно в 2012-2013 г., что позволит получить приоритет открытий.

Коммерческие структуры не заинтересованы вкладывать финансовые средства в региональные геологоразведочные работы (ГРР) на удаленных шельфовых территориях Арктики и в изучение глубоких горизонтов, освоение которых начнется через десятки лет. Такие исследования целесообразно по-прежнему организовывать и, в значительной степени, финансировать государством. При этом работа по выбору первоочередных регионов и объектов, а также контроль качества проведения ГРР, должны сопровождаться независимой экспертизой.

Для уменьшения финансовых расходов государства на ГРР представляется целесообразным создание консорциумов из заинтересованных ведущих российских и зарубежных компаний, обладающих опытом работ на акваториях северных морей. Кроме того, отечественные геофизические предприятия могут выполнять значительный объем сейсмических исследований, финансируемых из внебюджетных средств по так называемой мультиклиентной съемке с реализацией материалов нескольким заинтересованным заказчикам. Данный подход к исследованиям 2D–3D широко распространен за рубежом, успешно применялся в России, однако в настоящее время лишен законодательной базы, что препятствует активизации изучения и освоения отечественного шельфа. В России более чем достаточно геофизических мощностей для производства таких работ в больших объемах на самом современном уровне.

В России, несмотря на широкое распространение импортной геофизической техники, имеются отечественные современные оригинальные разработки морского геофизического оборудования, которые успешно конкурируют с западными аналогами и применяются в различных условиях,

включая арктические. Для уменьшения зависимости от импортируемой техники необходимо принять ряд мер, направленных на создание современной геофизической техники и расширение производства лучших ее отечественных образцов.

На настоящий момент остается ряд нерешенных проблем реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу в части обеспечения долгосрочных интересов России в арктических морях в области рыболовства. Одной из наиболее значимых с экономической точки зрения проблем остается режим рыболовства в водах, омывающих архипелаг Шпицберген, анклав и смежном участке Баренцева моря. Ключевым моментом долгосрочной стратегии использования запасов водных биоресурсов в морских водах района архипелага Шпицберген может стать: дальнейшее развитие диалога между Россией и Норвегией с целью преодоления всех проблемных вопросов на двусторонней основе с использованием сложившегося механизма сотрудничества в рамках Смешанной Российско-Норвежской комиссии по рыболовству (СРНК), активизация российского присутствия в Баренцевом море рыбопромысловых, рыбоохранных и научных судов. Решение российско-американских проблем в северной части Берингова моря и связанных с этим вопросов по границам шельфа достигается путем активизации научных исследований и работы в рамках двустороннего российско-американского соглашения по рыболовству.

Современная военно-политическая и военно-стратегическая обстановка в арктическом регионе характеризуется активизацией деятельности приарктических государств, стремящихся в кратчайшие сроки юридически зарезервировать за собой право на расширение национальных территорий за счет континентального шельфа и островов акватории СЛО, подкрепив эти действия силой. В свою очередь Российская Федерация продолжает наращивание сил общего назначения Северного и Тихоокеанского флотов, дислоцированных в АЗРФ, в том числе в интересах обеспечения морехозяйственной деятельности в Арктике.

В целях определения границ континентального шельфа Российской Федерации в СЛО проводятся исследования по созданию количественной геодинамической модели эволюции арктического региона, спланированы и осуществляются геолого-геофизические и батиметрические исследования. В настоящее время Российская Федерация не имеет юридически установленных исходных линий для отсчета морских зон национальной юрисдикции, включая Арктическую зону Российской Федерации - точных координат Государственной границы Российской Федерации и северной границы ее исключительной экономической зоны в Арктике. Проведенный Минобороны России анализ показал, что существующий «Перечень географических координат точек, определяющих положение исходных линий для отсчета ширины территориальных вод, экономической зоны и континентального шельфа СССР» требует существенной переработки. Для подготовки такого Перечня для Российской Федерации необходимо



выполнить научно-исследовательские, геодезические, гидрографические и картографические работы, методика которых находится в стадии согласования.

В рамках конвенций ООН, резолюций Международной морской организации и Международной гидрографической организации Российская Федерация приняла на себя обязательства по выполнению гидрографических работ и поддержанию на уровне современности навигационных морских карт (далее – НМК), в том числе на арктический регион. Исходя из современного состояния гидрографической изученности для обновления всего масштабного ряда НМК на Арктическую зону Российской Федерации, необходимо проведение гидрографических работ общим объемом 1126 тыс. линейных километров, в том числе: гидрографические работы по доизучению морей СЛО и континентального шельфа Российской Федерации – 826 тыс. линейных километров; в Белом и Баренцевом морях, в районах интенсивного судоходства – 300 тыс. линейных километров, из них в районе архипелага Шпицберген - 100 тыс. линейных километров. Целесообразно организовать эти исследования в комплексе с геофизическими методами, включая сейсморазведку методом общей глубинной точки (МОГТ).

Активизация экономической деятельности в Арктике, отдаленность от центральных районов России, суровые природно-климатические условия и ограниченная транспортная доступность в районы, терпящие бедствия, значительно усугубляют масштабы чрезвычайных ситуаций (далее – ЧС) и усложняют процесс ликвидации их последствий. Ограниченные возможности адекватного и оперативного реагирования на ЧС природного и техногенного характера, вызывают необходимость принятия мер по совершенствованию сил и средств единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в АЗРФ.

В выступлениях также было отмечено:

Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике реализуются с опозданием и в неполном объеме, в частности до настоящего времени не сформирована государственная программа развития Арктической зоны Российской Федерации;

Россия должна проявлять большую активность в проведении разноплановых исследований (в том числе в рамках международных проектов и программ) всего Северного Ледовитого океана, а также расширять хозяйственную деятельность в регионе;

в перспективе необходимо значительно увеличить объемы региональных и поисковых геолого-геофизических исследований, направленных на выявление крупных морских нефтегазовых месторождений;

в работе по модернизации правовой основы современной позиции России в отношении континентального шельфа в СЛО необходимо проводить линию на недопущение создания района «общего наследия человечества»;

важной составляющей обеспечения присутствия России в арктических морях является строительство нового и модернизация части действующего



флота (военно-морского и пограничного флота, промысловых, научных и транспортных судов, танкеров) для работы в тяжелых ледовых условиях;

для устойчивого развития инвестиционных процессов в АЗРФ требуется разработка дополнительных стимулирующих механизмов, включая долгосрочные преференции. Нужны гибкие механизмы управления налогообложением ключевых проектов освоения континентального шельфа в Арктике;

в интересах реализации программ и проектов, осуществляемых в АЗРФ, представляется целесообразным поддержать инициативу группы компаний по формированию газовой провинции на территории Ненецкого автономного округа, а также проведению работ, направленных на комплексное изучение транспортно-логистических возможностей с целью создания в регионе единой морской транспортно-технологической системы.

В свою очередь, НЭС Морской коллегии рекомендовал:

1. Подготовить предложения:

о включении государственной программы «Экономическое и социальное развитие Арктической зоны Российской Федерации на 2012-2020 годы» в перечень государственных программ Российской Федерации, а также ускорить разработку и согласование проекта этой программы;

по созданию государственной системы управления развитием АЗРФ, в том числе организации, подведомственной Минрегиону России, по реализации государственной программы «Экономическое и социальное развитие Арктической зоны Российской Федерации на 2012-2020 годы»;

2. Разработать и внести в установленном порядке в Правительство Российской Федерации проект федерального закона «Об Арктической зоне Российской Федерации».

3. Разработать научно-методические подходы к формированию системы морского пространственного планирования в АЗРФ, а также программ комплексного развития приморских территорий и прибрежных акваторий в макрорегионе.

4. Создать условия, в том числе необходимую законодательную и нормативную правовую базу, для проведения мультиклиентских работ российскими государственными геофизическими предприятиями, в том числе предусматривающую, что получаемые материалы и результаты их обработки будут безвозмездно доступны специалистам государственных учреждений геологического профиля и институтам РАН.

Когда готовилась статья, в проект протокола заседания Морской коллегии по первому вопросу вошли следующие основные поручения:

Минрегиону России активизировать работу по согласованию Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года с целью завершения этой работы в месячный срок.

Минрегиону России с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций подготовить предложения о целесообразности создания органа уполномоченного координировать

деятельность по реализации государственной политики Российской Федерации в Арктике.

Минприроды России с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и Российской академией наук подготовить и представить предложения по проектированию и строительству в 2012 – 2013 годах ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс».

Одобрить в основном разработанные Минэкономразвития России Методическое обеспечение формирования перечня географических координат точек, определяющих положение исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря и внешней границы прилегающей зоны и исключительной экономической зоны Российской Федерации (для морей Северного ледовитого океана) и поручить научно-экспертному совету Морской коллегии провести всесторонний анализ возможности его применения во внешнеполитической деятельности государства.

Минтрансу России с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций рассмотреть предложения Администрации Ненецкого автономного округа:

о включении в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России» мероприятий по созданию порта в п. Индига и железной дороги Сосногорск-Индига;

о проведении в 2012 году необходимых проектно-изыскательских работ и подготовке технико-экономического обоснования ускоренного строительства порта в поселке Индига и железной дороги Сосногорск-Индига.

Минтрансу России рассмотреть предложение Администрации Ненецкого автономного округа о целесообразности размещения Администрации Северного морского пути на территории п.Амдерма.

(Полностью протокол будет после утверждения опубликован на сайте Морской коллегии).

С докладом по второму вопросу выступил Министр транспорта Российской Федерации И.С.Левитин. В обсуждении доклада приняли участие член Комитета Государственной Думы по обороне, специальный представитель Президента Российской Федерации по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике А.Н.Чилингаров, генеральный директор ФГУП «Атом флот» В.В.Рукша, руководитель группы компаний «Метрополь М.В.Слипенчук, руководитель Северного межрегионального территориального управления Росгидромета Л.В.Васильев, заместитель директора Ассоциации «Экраноплан» А.В.Коробкин.

Главное содержание доклада и выступлений по второму вопросу, с учетом предложений НЭС Морской коллегии, заключались в следующем.

Для устойчивого развития экономики российской Арктики необходимо опережающее развитие арктической транспортной системы, которая должна обеспечить надежные связи, благоприятные условия жизнедеятельности на северных территориях России, ускоренное освоение месторождений полезных ископаемых, экспорт нефти и газа.

Для АЗРФ важнейшее значение имеет морская транспортная система, обеспечивающая перевозки по Северному морскому пути (СМП). Повышенная степень риска при освоении месторождений арктического шельфа обуславливает специфические требования к судам, обеспечивающим работу добывающих платформ, танкерам, перевозящим углеводородное сырье, и к арктической морской транспортной системе в целом. Необходимо сформировать транспортную инфраструктуру, которая бы позволила обеспечить безопасное перемещение грузов, в том числе минеральных ресурсов, минимизацию рисков возникновения нештатных и аварийных ситуаций, готовность сил и средств для их ликвидации.

В процессе перехода к рыночным отношениям компоненты СМП и хозяйствующих субъектов получили различные формы собственности. Несмотря на сокращение состава транспортного флота и арктической инфраструктуры, Арктическая морская транспортная система в условиях снижения объемов грузоперевозок по СМП (с 6,7 до 2 и менее млн тонн в год) пока обеспечивает сократившиеся потребности страны в грузоперевозках.

В настоящее время интенсивность освоения месторождений полезных ископаемых в арктической зоне повышается и, соответственно, оживляется судоходство по СМП. Объем грузоперевозок по СМП к 2020 году может составить 60-70 млн т в год.

В связи с этим развитие арктической морской транспортной системы целесообразно направить на совершенствование ее материально-технической базы и организационной структуры, создание привлекательных условий для её пользователей. Необходимо развитие этой коммуникации, как единого инфраструктурного транспортного объекта с улучшением ледокольного, гидрографического, гидрометеорологического обеспечения и модернизацией базовых портов на всем протяжении СМП.

Надежная транспортировка природных ресурсов Арктики должна обеспечиваться ледокольным флотом, крупнотоннажными судами арктических ледовых классов, системами связи, навигации и гидрографии, а также совершенствованием тарифной политики и системы управления СМП. В настоящее время на его трассах используется 10 линейных ледоколов (из них 6 атомных и 4 дизельных). Атомный ледокольный флот ввиду выработки ресурса судовых ядерных энергетических установок завершает нормативные сроки службы. С 2014 года проводку судов в Арктике будут обеспечивать только два атомных ледокола, а с 2017 года, вероятно, останется только один работающий ледокол.

Требуется пополнение атомного ледокольного флота двухосадочными ледоколами для чего необходимо в кратчайшие сроки принять решение Правительства Российской Федерации о начале их строительства. Три таких ледокола смогут заменить пять выводимых из эксплуатации по мере выработки. Кроме того, необходимо построить 4 дизель-электрических ледокола. Однако ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 гг.» предусматривает строительство только трех таких судов.

Арктический транспортный флот насчитывает более 150 транспортных судов арктических ледовых классов, его развитие осуществляется за счет средств судоходных и ресурсодобывающих компаний. До 2020 года ожидаются поставки около 60 судов. В настоящее время судоходные и ресурсодобывающие компании, работающие в Арктике, заказывают строительство газоземов ледового класса, способных осуществлять транспортировку сжиженного природного газа (СПГ) из Арктики, как в Европу, так и в страны азиатско-тихоокеанского региона (АТР). При наличии грузовой базы и приемлемых тарифов оплаты услуг ледоколов транспортный флот обеспечит перевозку всех заявленных грузов.

Положительным фактором для привлечения дополнительных объемов грузопотоков российских и иностранных судовладельцев к перевозкам из Европы в страны АТР и обратно по Северному морскому пути должно стать утверждение ФСТ России предельного уровня тарифов, позволяющее ФГУП «Атомфлот» при заключении договоров на услуги ледокольного флота на трассах СМП применять пониженный уровень тарифов, что будет способствовать выравниванию стоимости прохода по СМП и Суэцкому каналу.

Арктические порты, за исключением порта Дудинка, по-прежнему являются самым слабым звеном на СМП. Из-за отсутствия средств у собственников модернизация технического оборудования существующих портов после 1990 г. не производится. Причальные сооружения в большинстве арктических портов требуют капитального ремонта, реконструкции и дноуглубления для приема современных судов. В большинстве портов отсутствуют или находятся в критическом состоянии сооружения по приему и утилизации судовых отходов, средств ликвидации аварийных разливов нефти.

Правовой основой использования СМП в хозяйственных целях, защиты окружающей среды, научных и оборонных интересов России в Арктике может стать федеральный закон «О Северном морском пути».

Таким образом положение Морской доктрины о государственном финансировании затрат на содержание и эксплуатацию ледоколов, в первую очередь с атомными энергетическими установками выполняется не полностью.

Для решения задач по обеспечению роста морских перевозок по трассе СМП, определенных в «Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» следует ускорить принятие разработанного Минтрансом России проекта федерального закона «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания по трассам в акватории Северного морского пути».

В свою очередь, НЭС Морской коллегии также рекомендовал:

разработать проект постановления Правительства Российской Федерации о строительстве трех атомных универсальных двухосадочных ледоколов мощностью на валах около 60 МВт;

внести изменения в нормативную правовую базу, регулирующую деятельность атомного ледокольного флота на трассах СМП;

утвердить технический проект универсального атомного ледокола и на его основе начать строительство головного ледокола;

решить вопросы о финансировании строительства плавтехбазы (взамен выводимой из эксплуатации, с началом строительства в 2012 году) и плавдока для обслуживания универсального атомного ледокола, с началом строительства в 2012 году, а также утилизации атомных ледоколов и судов атомного технологического обслуживания, отработавших установленный срок эксплуатации;

интенсифицировать работы по площадной съемке рельефа дна по трассам высокоширотных маршрутов, что позволит полноценно использовать для перевозки грузов по СМП крупнотоннажными транспортными судами;

совместно с органами исполнительной власти приарктических субъектов Российской Федерации разработать программу развития портов и транспортно-логистических узлов вдоль СМП, для включения ее в подпрограмму «Экономическое и социальное развитие Арктической зоны Российской Федерации на 2011-2020 годы» государственной программы «Региональная политика и федеративные отношения». В качестве инвесторов дополнительно привлечь ресурсодобывающие компании, работающие в Арктике;

провести анализ кадровой обеспеченности транспортной отрасли для решения задач морской перевозки углеводородов из арктического региона и вспомогательных задач по обеспечению добычи энергоресурсов на шельфе.

В проект протокола заседания Морской коллегии по первому вопросу вошли следующие основные поручения:

Минэкономразвития России с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций подготовить предложения по финансированию, начиная с 2012 года, программы строительства ледоколов, включая ледоколы с атомными энергетическими установками.

Минтрансу России с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации разработать план первоочередных мероприятий по восстановлению системы навигационно-гидрографического, гидрометеорологического и аварийно-спасательного обеспечения плавания по трассам Северного морского пути и организовать соответствующий контроль его исполнения.

В ходе обсуждения второго вопроса следует отметить инициативное выступление заместителя директора Ассоциации «Экраноплан» А.В.Коробкина с конкретным предложением об использовании на трассе Севморпути и в Арктическом регионе России экранопланов, которые уже сегодня созданы и находятся в опытной эксплуатации у различных фирм. Задержка в их применении заключается в отсутствии необходимых

нормативных правовых документов, которые требуется разработать в оперативном плане.

С.Б.Иванов поручил секретариату Морской коллегии изучить предложение А.В.Коробкина и внести необходимые поручения в проект решения Морской коллегии.

По третьему вопросу «О проекте ежегодного доклада Президенту Российской Федерации «О комплексной оценке состояния национальной безопасности в области морской деятельности в 2010 году и предложениях по ее обеспечению» была заслушана информация заместителя председателя Морской коллегии главнокомандующего Военно-Морским Флотом адмирала В.С.Высоцкого.

В информации было подчеркнуто, что в 2010 году система обеспечения национальной безопасности была существенно усовершенствована на основе реализации положений Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года, Военной доктрины Российской Федерации, Федерального закона Российской Федерации от 28 декабря 2010 года № 390-ФЗ «О безопасности», которые определили основные принципы и содержание деятельности по обеспечению безопасности государства.

Общий анализ состояния и тенденций развития военно-политической обстановки в мире свидетельствует, что вероятность широкомасштабных военных действий против России в ближайшей перспективе является маловероятной. Однако существующие угрозы военной безопасности и национальным интересам России в океанских районах и морских зонах будут сохраняться и в дальнейшем.

Эти угрозы не новы, и в Российской Федерации в целом сформированы предпосылки для надежного предотвращения внутренних и внешних угроз национальной безопасности в области морской деятельности, в том числе динамичного развития специализированных флотов и их прибрежно-портовой инфраструктуры.

Однако последние события в Северной Африке и на Ближнем Востоке, мало кем прогнозируемые, наглядно показали как могут, казалось бы, сугубо внутренние проблемы государств быть использованы определенными мировыми державами и их военными блоками для решения своих внешнеэкономических и внешнеполитических проблем. И какую роль в их решении играют современные военно-морские флоты.

В связи с этим Главнокомандующий остановился на военном разделе доклада, в котором отмечается, что военно-морская деятельность Российской Федерации в 2010 году, связанная с обеспечением безопасности Российской Федерации в Мировом океане, осуществлялась в рамках действующих концептуальных и доктринальных документов, определяющих морскую деятельность России, и была направлена на достижение ее главных целей:

первое - реализацию и защиту государственных интересов Российской Федерации в Мировом океане;

второе - сохранение за ней статуса мировой морской державы;

и третье - развитие и эффективное использование военно-морского потенциала России.

При предотвращении угроз Российской Федерации и её союзникам в Мировом океане приоритетом выступали политико-дипломатические, международно-правовые и другие невоенные меры, в том числе коллективные действия мирового сообщества, направленные на поддержание мира и пресечение актов агрессии в соответствии с принятыми международными процедурами.

Для парирования угроз и гарантированного обеспечения государственных интересов и безопасности Российской Федерации и ее союзников в Мировом океане военно-морской потенциал России и его главная и основная составляющая – Военно-Морской Флот – поддерживался в готовности на установленном уровне и выполнял задачи по сдерживанию применения военной силы или угрозы ее применения в отношении Российской Федерации с морских и океанских направлений, в том числе участвовал в стратегическом сдерживании.

В 2010 году решались задачи по несению боевого дежурства в пунктах базирования и выполнению задач боевой службы РПЛСН в районах боевого предназначения.

Атомные подводные крейсера Командования Подводных сил Северного флота «Брянск» и «Тула» выполнили пуски баллистических ракет по боевому полю «Кура» на Камчатке, а РПЛСН Тихоокеанского флота «Святой Георгий-Победоносец» - по полигону Чижа в Белом море.

Продолжались испытания ракетной подводной лодки третьего поколения «Юрий Долгорукий» и нового стратегического ракетного комплекса «Булава».

Силы ВМФ продолжали выполнять задачи по защите российского морского судоходства и противодействию пиратству в районах Аденского залива и побережья Сомали.

В 2010 году в ВМФ России продолжалось проведение мероприятий по переходу на новый облик. Основные усилия были сосредоточены на совершенствовании организационной структуры и переоснащении современными образцами вооружения, военной и специальной техники соединений и воинских частей постоянной готовности, создании перспективных ракетных подводных лодок стратегического назначения (РПЛСН), ракетных комплексов и системы базирования для них, создании головных и строительстве серийных кораблей и катеров.

Анализ военно-морской деятельности за период с 2009 года по настоящее время, показывает, что задачи, поставленные Военно-Морскому Флоту по обеспечению морской деятельности, выполнены.

По другим направлениям морской деятельности в докладе также подведены итоги по сравнению с 2009 годом. Отмечается, что практически по всем показателям достигнут определенный количественный и качественный рост.



Одновременно, в докладе отмечены и негативные тенденции, которые ограничивают возможности России в проведении экономически эффективной национальной морской политики.

Для преодоления выявленных в ходе анализа негативных тенденций и перехода к более активной реализации долгосрочных задач национальной морской политики Правительством Российской Федерации в 2010 году утверждена Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, в которой определены стратегические цели, задачи и перспективные пути развития основных видов морской деятельности. Стратегия направлена на обеспечение интересов Российской Федерации в Мировом океане, повышение эффективности основных видов морской деятельности, поддержание сбалансированного специализированного флота, а также на развитие морской деятельности в целом.

Обобщая изложенное, докладчик констатировал, что в целом состояние национальной безопасности в области морской деятельности Российской Федерации в 2010 году с учетом принимаемых мер по противодействию существующим угрозам и вызовам оценивается как удовлетворительное, но требующее постоянного внимания со стороны Правительства Российской Федерации и Федерального Собрания Российской Федерации.

Членам Морской коллегии было предложено одобрить проект доклада для внесения его в Правительство Российской Федерации и последующего доклада Президенту Российской Федерации.

По предложению С.Б.Иванова проект доклада был одобрен, о чем сделано поручение в проекте постановления Морской коллегии.

Оба выездных совещания Морской коллегии были организованы на высоком правительственном уровне, широко освещались в средствах массовой информации, имели конкретную деловую практическую направленность и получили высокую оценку как со стороны руководства администраций регионов, так и со стороны заместителя Председателя Правительства Российской Федерации, председателя Морской коллегии С.Б.Иванова.

Завершая анализ деятельности Морской коллегии в первом полугодии 2011 года, считаю необходимым обратить внимание на два момента в ее работе, реализация которых, на мой взгляд, позволит повысить эффективность выполнения принятых решений.

Первое. Исторически сложилось, что в итоговом протоколе Морской коллегии поручения даются только руководителям федеральных органов исполнительной власти, членам Морской коллегии. Это объясняется тем, что протокол утверждает председатель Морской коллегии, - заместитель Председателя Правительства Российской Федерации. В то же время сегодня в состав Морской коллегии входят не только министры, но и представители деловых кругов, федеральных государственных предприятий, главы

администраций, которые постоянно выступают с деловыми предложениями и готовы организовать их исполнение. И этот процесс следует только поддерживать. А значит, настало время расширить права председателя Морской коллегии и в итоговых протоколах давать поручения от имени Морской коллегии любому члену Морской коллегии, независимо от занимаемой им должности.

Второе. В соответствии с решением Морской коллегии с недавнего времени Научно-экспертный совет Морской коллегии возглавляет вице-президент РАН Н.П.Лаверов, член Морской коллегии, что значительно повысило статус экспертного совета. В целях поддержания такого статуса целесообразно после заседания Морской коллегии, в ходе подготовки окончательной редакции протокола Морской коллегии, визирование протокола либо председателем НЭС, либо его заместителем.

Тогда результаты работы экспертного совета, полученные в ходе рассмотрения материалов к очередному заседанию, будут логически увязаны с принятыми в итоге решениями.

Третье. В случае принятия такого решения на НЭС следует возложить контроль за ходом выполнения решений Морской коллегии, а также подготовку ежегодной информации председателя НЭС на итоговом заседании о выполнении протоколов Морской коллегии за текущий год.

### **Сведения об авторе:**

Московенко Михаил Владимирович. Родился в 1947 году. Воспитанник Ленинградского Нахимовского Военно-морского училища в период 1958-1965 годов. Окончил Высшее военно-морское училище радиоэлектроники им. А.С.Попова, Военно-морскую академию. Проходил службу на Черноморском и Северном флотах на надводных кораблях и атомных ракетных подводных лодках, в Главном штабе ВМФ, Морском научном комитете ВМФ, консультантом Управления Главного командования ВМФ – помощником Главнокомандующего ВМФ. Участвовал в разработке всех основных программных и доктринальных документов по совершенствованию морской деятельности России. Участник создания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации и ее первый ответственный секретарь (2001-2004 годы).

В настоящее время работает в ФГУП «ЦНИИ «Центр» Минпромторга России, секретарь-координатор Морской коллегии при Правительстве РФ (с 2004 года). Кандидат исторических наук, профессор АВН. Автор книги «Российский флот в истории Российского государства». В своих статьях и выступлениях постоянно проводит мысль о необходимости восстановления самостоятельности Военно-Морского Флота в лице Военно-морского министерства. Награжден медалью «За боевые заслуги», «Орденом Почета», медалью Морской коллегии «За отличие в морской деятельности» и Почетной грамотой Правительства РФ, именованым холодным оружием (кортик). Капитан 1 ранга в отставке.