

АРТЕРИЯ БУДУЩЕГО

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИССИИ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ПО НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКЕ
В.А.ПОПОВ – О ПРОБЛЕМАХ ВОЗРОЖДЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ



Председатель Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике В.А.Попов.
Фото www.mvestnik.ru

– Вячеслав Алексеевич, чем, на Ваш взгляд, объясняется возрастание интереса к Северному морскому пути?

– Конец XX и начало XXI столетий характеризуются повышенным интересом ведущих государств мира к арктической циркумполярной зоне, в том числе к Российской Арктике и Северному морскому пути. Этот интерес определяется двумя важнейшими факторами. С одной стороны, СМП может стать более выгодной с экономической точки зрения альтернативой осуществляемым ныне перевозкам между портами Европы, Дальнего Востока и Северной Америки. С другой стороны – СМП интересен как транспортная артерия для перевозки минерального сырья из арктических регионов России. Прогнозируемые последствия глобального потепления климата и активизация пиратских нападений на суда, следующие южными маршрутами, повышают интерес судовладельцев к арктическим трассам. Однако СМП сможет конкурировать с южными маршрутами только при условии, если он будет экономически выгоден и его инфраструктура обеспечит максимальное снижение дополнительных рисков при плавании в арктических льдах.

– Судходство по трассам СМП невозможно без ледокольного обеспечения...

– Разумеется. Задачи обновления ледокольного флота решаются в рамках реализации ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)», «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» и «Развитие гражданской морской техники» на 2009–2016 гг. В 2007–2009 гг. построены 3 ледокола, в том числе атомный ледо-

кол «50 лет Победы» мощностью 54 МВт, линейные дизель-электрические ледоколы нового поколения «Москва» и «Санкт-Петербург» мощностью 16 МВт. К 2014 г. в рамках реализации ФЦП «Развитие гражданской морской техники» на 2009–2016 гг. предусмотрена разработка технических предложений для создания атомного ледокола-лидера мощностью 110–130 МВт для круглогодичной работы на СМП. Кроме того, к 2015 г. планируется разработка организационно-технологического проекта постройки в России атомных ледоколов повышенной мощности (150–200 МВт) для освоения арктического континентального шельфа России и устойчивой работы СМП. Для реализации этого проекта будет разработана принципиальная технология строительства ледоколов повышенной мощности на отечественных судостроительных предприятиях. Универсальный атомный ледокол и дизель-электрические ледоколы нового поколения будут многофункциональными, способными выполнять не только работы по проводке судов, но также работы по спасению людей, судов и ликвидации аварийных разливов нефти в море. Три универсальных атомных ледокола с переменной осадкой будут способны работать как на морских участках, так и в мелководных районах устья Енисея, Обской губы и в других прибрежных районах арктических морей. Важным направлением развития СМП является развитие системы навигационного обеспечения и улучшение системы связи.

– Что нового планируется предпринять в этой области?

– В соответствии с ФЦП «Глобальная навигационная система» в Карском море на острове Оле-

ний в 2003 г. введена в эксплуатацию первая в мире арктическая контрольно-корректировочная станция глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС/GPS. В 2009 г. в Арктике развернуты еще 2 аналогичные станции – на мысе Стерлигова и в устье реки Индигарки. В 2010-м аналогичные станции будут созданы на островах Столбовой и Каменка. До 2020 г. планируется развертывание сети контрольно-корректирующих станций ГЛОНАСС/GPS вдоль всех традиционных трасс СМП.

Реализация этих планов позволит использовать станции для выполнения гидрографических, лоцмейстерских и дноуглубительных работ, а также для осуществления лоцманских проводок судов на устьевых участках сибирских рек. В подпрограмме «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» предусмотрены строительство 3 гидротехнических судов класса Arc-7 водоизмещением 2000–3500 т, 3 лоцманских судов класса Ice-3 водоизмещением 135 т, 6 специализированных гидротехнических катеров, оснащенных многолучевыми эхолотами, а также модернизация 3 гидротехнических судов серии «Федор Матисен» и «Дмитрий Овцын» водоизмещением 1650 т.

В 2008 г. на 10-й сессии Комиссии Международной гидрографической организации по передаче навигационных предупреждений было принято решение об организации в Арктике 5 районов НАВАРЕА. (НАВАРЕА – условное слово, обозначающее районное навигационное предупреждение. Оно передается с добавлением цифры, указывающей номер района.) России поручено провести организационные и технические мероприятия по созданию в своих полярных водах районов НАВАРЕА XX и XXI. Обеспечить функционирование районов НАВАРЕА XX и XXI поручено ФГУП «Гидрографическое предприятие», являющемуся национальным координатором по сбору, подготовке и передаче информации по безопасности мореплавания в районы НАВАРЕА XX и XXI Всемирной службы навигационных предупреждений.

И конечно, необходимым условием развития СМП является современный уровень организации аварийно-спасательного оборудования. В рамках реализации ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» ведутся работы по проектированию аварийно-спасательных судов нового поколения общим количеством 37 единиц.

В целях повышения аварийно-спасательной готовности в Арктике предусматривается создание морского спасательного центра в морском порту Тикси, на который планируется возложить функции координатора по поиску и спасению в восточном районе Арктики. Кроме того, планируется создание передовых, специализированных аварийно-спасательных баз реагирования на разливы нефти и нефтепродуктов.

– Сегодня интерес к СМП проявляют иностранные...

– В настоящее время плавание по СМП осуществляется на недискриминационной основе для судов всех государств по законам и правилам, установленным Российской Федерацией, и в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. Обязанность России перед мировым сообществом состоит в том, чтобы обеспечить принятие мер, позволяющих предотвратить и сохранить под контролем экологию региона в условиях развития хозяйственной деятельности в Арктике. Частным перевозчикам оказываются услуги по обеспечению безопасных условий плавания. Сюда входят проводка судов ледоколами, навигационно-гидрографическое и гидрометеорологическое обеспечение, несение аварийно-спасательной готовности, связь. В дальнейшем особое внимание необходимо уделить наращиванию усилий приарктических государств по созданию единой региональной системы поиска и спасения, а также усилий по предотвращению техногенных катастроф. Это крайне важно для экологии региона, для охраны особо ранимой северной природы на море и прилегающих территориях.

– Существует несколько Международных организаций циркумполярных государств. Насколько эффективна деятельность этих организаций в целях устойчивого развития Арктики и регионов Севера?

– Северные страны создали ряд правительственных и неправительственных международных организаций, таких как Северный Совет, Парламентская конференция Балтийского моря, Совет Баренцева/Евроатлантического региона, Некоммерческое партнерство «Северного морского пути», Конференция парламентариев Арктического региона со своим рабочим органом – Постоянным комитетом Арктического региона. Много лет существует программа «Северные измерения», главная цель которой – сотрудничество государств Евросоюза с российским Северо-Западом. К сожалению, конкретных результатов пока мало. Главная причина – отсутствие единой политики, координации как внутри Евросоюза, так и в России.

Надо сказать, что сегодняшний миропорядок, сформированный международными организациями, не в полной мере учитывает роль парламентариев в процессе межгосударственного общения. Существующие формы парламентского сотрудничества, к сожалению, не отвечают требованиям XXI в. и той роли, которую Арктика играет в жизни планеты. С учетом того, что роль арктического региона в современных условиях неумолимо возрастает, требуется активное взаимодействие не только исполнительных, но и представительных органов власти: центральных, региональных, местных.

Беседу вел А.КАЗАКОВ

«Транспорт России», 26.05.10
<http://www.transportrussia.ru/morskoy-transport/arteriya-buduschego.html>