

## II МЕЖДУНАРОДНЫЙ АРКТИЧЕСКИЙ ФОРУМ «АРКТИКА – ТЕРРИТОРИЯ ДИАЛОГА»

22–23 сентября 2011 г. в стенах одного из ведущих вузов Русского севера – Северного (Арктического) федерального университета (г. Архангельск) состоялся II Международный арктический форум «Арктика – территория диалога». Идея организации форума, принадлежащая Русскому географическому обществу (РГО), была поддержана председателем Попечительского совета Общества В.В.Путиным.

На форум съехалось несколько сотен делегатов из России, арктических и приарктических стран, представляющих государственные структуры, НИИ и лаборатории, неправительственные организации, добывающие и транспортные компании, учебные заведения. Освещали деятельность форума более 100 журналистов.

Предваряя открытие форума, первый вице-президент РГО, специальный представитель президента России по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике А.Н.Чилингаров сказал: «Форум должен показать, что Россия идет к диалогу, Россия заинтересована в глубоком изучении Арктики... Интерес в мире к Арктике фантастический». Действительно, круг стран, вовлеченных в полярные исследования и различные арктические проекты, постоянно расширяется – это уже не пять собственно арктических стран, то есть Россия, Канада, США, Дания, Норвегия, но и Исландия, Швеция, Финляндия (образующие арктическую «восьмерку» – Арктический совет), а также Великобритания, Китай.

По мнению Президента РГО С.К.Шойгу, форум прошел успешно. В его работе участие приняли более 450 ученых, экспертов, политиков, глав государств и правительств, журналистов из разных стран мира (России, США, Канады, Норвегии, Финляндии, Исландии и многих других). Столь широкий интерес, а также качество дискуссии, считает С.К. Шойгу, свидетельствуют о возрастающем внимании к проблемам Арктики и укреплении международного сотрудничества.

Президент РГО подчеркнул, что решения, принимаемые на форуме, реализуются на деле. Так, по итогам обсуждения на I форуме начались работы по «генеральной уборке» Арктики – очистке ее территорий от накопленных за долгие годы промышленных отходов и мусора.

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 чрезвычайных ситуаций, 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 трех атомных и трех дизель-электрических

ледоколов, которые будут использоваться на Северном морском пути, обсуждается возможность строительства еще трех дизель-электрических ледоколов.

Решению вопросов безопасности региона, считает С.К. Шойгу, будет способствовать создание 10 комплексных аварийно-спасательных центров в разных секторах Российской Арктики, строительство которых поручено МЧС России.

Еще одно прозвучавшее на форуме предложение – создать в Архангельской области Арктический научный центр Российской академии наук, ориентированный на комплексное изучение Арктики, с целью придания российской науке качественно иного импульса.

Президент РГО С.К.Шойгу в своей речи подчеркнул, что глобальное потепление и новые месторождения – достаточные причины для бурного освоения Арктики, к которому готовится и МЧС, создавая на случай нештатных ситуаций комплексные аварийно-спасательные центры в Дудинке, Тикси, Анадыре, поселке Провидение и других северных городах.

С.К.Шойгу отметил изменение роли Арктики в развитии человеческой цивилизации. Ее богатейшие природные ресурсы, уникальные географические особенности, колоссальные перспективы в сфере транспорта – все это может и должно способствовать решению актуальных проблем этого региона, открывает самые широкие возможности международного сотрудничества, которые нужно активно использовать.

Вопросы обеспечения бесперебойного транспортного сообщения приобретают особое значение в связи с дальнейшим развитием Северного морского пути. Увеличение периода устойчивой навигации в Арктике, безусловно, еще больше повышает интерес судовладельцев к арктическим маршрутам, подчеркнул С.К.Шойгу.

По мнению Президента РГО, тяжелые последствия крупнейшей катастрофы на нефтедобывающей платформе в Мексиканском заливе – один из ярких примеров необходимости особого внимания к вопросам обеспечения безопасности при добыче и транспортировке нефти в Арктике, экологической безопасности. МЧС России совместно с Министерством транспорта, Министерством природных ресурсов и экологии, Пограничной службой создают комплексную систему мониторинга, в том числе аварийно-спасательные центры в Мурманске, Архангельске, Нарьян-Маре, Воркуте, Надыме, Дудинке, Тикси, Певеке, поселке Провидение и Анадыре. Такие центры обеспечат мониторинг и реагирование на чрезвычайные ситуации, сбор и анализ необходимой информации. Помимо этого, они станут и учебными базами для практической отработки совместного реагирования и действий разных стран при решении вопросов обеспечения безопасности в Арктике.

## □ КОНФЕРЕНЦИИ, СОВЕЩАНИЯ, ЗАСЕДАНИЯ

Вице-президент РАН академик Н.П.Лаверов отметил, что в Арктике идет активный поиск месторождений полезных ископаемых, разведываются реальные и потенциальные запасы, опробываются прогрессивные методы разведки и добычи ресурсов. Здесь требуется обширный опыт российских инженеров, востребованы многочисленные труды специалистов – для обоснования проведения внешней границы России.

Глава Арктической исследовательской комиссии США Л.Браем с оптимизмом заметил, что в последнее время подписан ряд важных международных соглашений по Арктике, в частности майский договор по поиску людей и взаимопомощи в Арктике.

Председатель Арктического совета Г.Линд призвал страны Арктического региона внести дополнительный вклад в снижение антропогенной нагрузки на климат, в частности ограничив выбросы сажи – важного для Арктики парникового агента. Участники форума также одобрили скорое принятие в России закона о Северном морском пути, который будет регулировать судоходство по этой транспортной магистрали, в том числе его экологические аспекты.

Ректор МГУ им. М.В.Ломоносова В.А.Садовничий напомнил о том, что еще в средние века люди искали северный торговый путь – правда, северо-западный. Михаил Ломоносов, чье 300-летие на подходе, первым стал искать именно северо-восточный путь.

На форуме выступил Председатель Правительства РФ, председатель Попечительского совета РГО В.В.Путин.

Тематические доклады форума были посвящены вопросам развития транспортных перевозок по Северному морскому пути и Северо-западному проходу, а также формирования грузовой базы перевозок.

О.А.Чиркунов, губернатор Пермского края, рассказал о проекте «Белкомур». Железная дорога Белое море – Коми – Урал должна пройти по территории Пермского края, Республики Коми и Архангельской области.

Сегодня для грузоперевозок с Урала и Сибири используется Транссибирская магистраль. Но еще в 2008 г. стало ясно, что Транссиб не справляется с существующими нагрузками, а развитие регионов требует увеличить масштаб перевозок. Очевидно, что дорога требуется не только для развития нашего промышленного узла, но и для всех грузов, которые идут из Сибири, заметил О.А.Чиркунов.

В сложившейся ситуации можно использовать речные порты или увеличить пропускную способность существующей железной дороги. Но это лишь локальное решение проблемы. Оптимальный вариант – строительство Белкомура, который поведет грузы в северные порты, став мощным импульсом для развития северных территорий. Региональные власти предлагают изыскать средства на проектирование и техническое обоснование проекта, бизнес также готов взять часть финансирования на себя. Главное условие – федеральные гарантии и готовность РЖД реализовывать проект.

«Думаю, что всем сторонникам Северного морского пути стоит серьезно биться за то, чтобы Белкомур дошел до северных морей», – уверен губернатор Пермского края.

«Ограниченность транспортной системы серьезно сдерживает развитие северных регионов», – подтвердил А.П.Викторов, заместитель министра регионального развития РФ. Северный морской путь с примыкающими к нему железнодорожными и речными маршрутами, автомобильными дорогами, а также авиационной и береговой инфраструктурой должен стать стержнем арктической транспортной системы.

Однако для нормальной эксплуатации Севморпути нужно решить ряд вопросов. Необходима единая система управления, контроль ледовой проводки судов, совершенствование законодательства РФ в части госрегулирования и торгового мореплавания по трассам Севморпути.

Нужна современная инфраструктура, обеспечивающая безопасные условия плавания судов в арктических морях, — гидрографическое обеспечение и ледокольное сопровождение. Развитие пути предполагает модернизацию арктических портов и создание новых портовых транспортно-логистических комплексов, рейдовых отгрузочных терминалов, обновление и расширение морского флота.

Для устойчивого развития магистрали потребуются защита населения и важных объектов от угроз техногенного характера – системы предупреждения, мониторинга и ликвидации последствий происшествий.

Генеральный директор ОАО «Совкомфлот» С.О.Франк вспомнил важнейшие вехи в истории арктического судоходства и рассказал о планах развития. Северный морской путь используется в течение 80 лет. За это время была обе-

Северный федеральный университет встречает участников конференции



спечена круглогодичная навигация в западном секторе Арктики, создан первый в мире линейный ледокол «Ермак», надводное судно впервые достигло Северного полюса, построен атомный ледокольный флот.

Сейчас Россия обладает крупнейшим флотом ледового класса в мире — у «Совкомфлота» на балансе находится 56 судов, или примерно треть от мирового количества судов ледового класса (156 судов).

«Совкомфлот» участвует в арктических и антарктических проектах — Сахалин-1 и 2 (2005, 2009 гг.), Варандей (2008 г.), Приразломное (2010 г.), предоставляет суда для обеспечения работ на разработках месторождений в Баренцевом, Карском, Печорском морях, на полуострове Ямал. Всего можно насчитать 50 энергетических проектов с заявленной мощностью до 30 млрд баррелей в нефтяном эквиваленте. Экспериментальный рейс, организованный «Совкомфлотом» в 2010 г., позволил подтвердить возможность плавания крупнотоннажных танкеров по трассе Северного морского пути через пролив Санникова.

В дальнейшем планируется раздвинуть рамки навигационного периода в восточном направлении в страны Юго-Восточной Азии до 6–7 месяцев (сейчас период плавания на восток от Таймырского полуострова длится 4–5, в благоприятные годы — 5–6 месяцев; в западном направлении перевозки осуществляются круглогодично).

Среди других задач — вхождение в сектор морского бурения в замерзающих морях и обслуживание буровых работ, а также подготовка экипажей на качественно новом уровне. К слову, в Санкт-Петербурге уже построен уникальный тренажерный центр для обучения персонала работе в ледовых широтах.

Какие тарифы установлены на проводку судов ледоколами, как менялась площадь морских льдов в Арктике в последние годы, куда планируется сдвинуть западную границу Севморпути, где находятся районы интенсивного освоения месторождений углеводородов? Ответы на эти и многие другие вопросы прозвучали в докладе В.И.Пересыпкина, генерального директора Центрального научно-исследовательского и проектно-конструкторского института морского флота. В своем выступлении В.И.Пересыпкин привел следующие факты:

- в береговой зоне и на шельфе арктических морей России сосредоточено более 30 % мировых запасов нефти и газа;
- площадь морских льдов в Арктике в последние годы колеблется от 4 до 6 млн кв. км;
- рекордным годом по объему перевозок грузов по трассам Северного морского пути за последние 25 лет стал 1987 год — 6,5 млн т;
- объем грузоперевозок по Северному морскому пути к 2020 г. может достичь 60 млн т в год;

– транспортировка нефти из Печорского моря в ближайшие годы достигнет 20 млн т в год;

– самое крупное судно прошло по Севморпути в 2010 г. Им стал танкер «SCF Baltica» дедвейтом 117 тыс. т, доставивший газовый конденсат в Китай (порт Ниньбо) из портов Витино и Мурманск;

– традиционная трасса Северного морского пути доступна только для судов с осадкой не более 12 метров. Основные лимитирующие участки — пролив Санникова и район островов Медвежьих;

– существует проект расширения западной границы Северного морского пути до мыса Канин Нос, т.е., распространения акватории Севморпути на юго-восточный участок Баренцева моря.

Ф.Чуди, председатель норвежской судоходной компании «TSCHUDI Shipping Company», представил некоторые рекомендации по развитию судоходства по Северному морскому пути. Компания «TSCHUDI Shipping Company» имеет пятилетний опыт плавания по этому маршруту и в настоящее время активно сотрудничает с Китаем — в частности, занимается перевозками железной руды месторождения Сидварангер в Киркенесе (Норвегия).

Ф.Чуди отметил важнейшие преимущества использования Северного морского пути для транспортировки грузов. К примеру, путь из Киркенеса или Мурманска до Шанхая через Суэцкий канал составляет 37 дней при скорости 14 узлов и расстоянии 12 050 морских миль. Использование Северного морского пути позволяет сократить время в пути на 16 дней. При следовании в Японию, до Иокогамы, можно сэкономить около 20 дней — более половины



В зале заседаний

времени, затрачиваемого при использовании маршрута через Суэцкий канал.

Докладчик призвал к увеличению интенсивности товарооборота между странами и учету выгод использования Северного морского пути. Для добывающих компаний Северный морской путь сможет стать кратчайшей дорогой к рынкам Дальневосточного региона. Важнейшей задачей он назвал развитие российских портов — Певека, Тикси, Нового порта и других, в особенности тех, что расположены в дельтах рек, включенных в общую транспортную систему. Развитие Северного морского пути возможно при установлении конкурентоспособных условий и организации качественного обслуживания грузовых перевозок.

Директор Государственного научного центра «Арктический и антарктический научно-исследовательский институт» И.Е.Фролов представил участникам форума доклад о проблемах обеспечения гидрометеорологической безопасности морской деятельности в Арктике. Особое внимание было уделено вопросам межведомственной координации обеспечения гидрометеорологической безопасности в арктическом регионе.

Заместитель министра транспорта Российской Федерации В.А.Олерский выразил уверенность в том, что в наших силах перевести перевозки с использованием Северного морского пути из разряда экспериментальных в коммерческие, что уже наблюдается в настоящее время.

«Общие возможности» — эти слова были ключевыми в выступлении норвежца У.Хауге, руководителя проекта «Северный морской коридор». Естественное продолжение Северного морского пути, «Коридор» проходит вдоль Скандинавского полуострова к Ла-Маншу. У.Хауге предлагает создать транспортно-логистические узлы в Нарьян-Маре, Архангельске, Мурманске и Киркенесе, оснастить их современным складским и разгрузочным оборудованием. Новая инфраструктура сделает возможным прямой переход из российских портов Северного морского пути через Северный морской коридор в Западную Европу.

На Втором международном арктическом форуме «Арктика — территория диалога» состоялась торжественная посадка деревьев, в которой приняли участие президент Исландии Олафур Рагнар Гримссон, вице-президент РГО, спецпредставитель президента России по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике А.Н.Чилингаров, вице-президент РАН Н.П.Лаверов и ректор САФУ Е.В.Кудряшова.

По словам Е.В.Кудряшовой, продолжилась славная традиция, заложенная еще в 2000 г., когда руководители Архангельской области и вуза посадили перед главным входом в университет первые деревья. «И сегодня, несмотря на настоящую арктическую погоду, все мы дружно приняли участие в таком замечательном мероприятии». Почетных гостей на аллее славы встречали добровольцы из волонтерского центра САФУ, стройотрядовцы и спасатели «Помор-спаса». На аллее появились три северные породы — туя, можжевельник и сибирская лиственница, которые, по словам организаторов, являются символами долголетия и богатырского здоровья.

В этом году Международному сетевому университету Арктики, в состав которого входит более 140 вузов, научных центров и институтов восьми государств, исполнилось 10 лет. У университета были административный и финансовый офисы, офис образовательных программ, которые располагались в Финляндии, Канаде, США, но не было своего исследовательского офиса. «И мы искренне рады решению открыть исследовательский офис Университета Арктики именно в России и именно на базе САФУ. Я уверена в том, что этот центр станет хорошей площадкой для проведения совместных научных исследований в нашем общем доме — Арктике, который уже не холодный, а очень теплый», — отметила ректор Северного (Арктического) федерального университета Е.В.Кудряшова.

На открытии исследовательского офиса, которое проходило в рамках Второго международного арктического форума «Арктика — территория диалога», присутствовал президент Исландии Олафур Рагнар Гримссон. По его словам, сеть, созданная Университетом Арктики, является основой плодотвор-

ного сотрудничества в Арктике, которое на сегодняшний день стало моделью для остальных регионов мира.

Исследовательский офис открылся на базе Центра коллективного пользования научным оборудованием «Арктика» САФУ. Идея создания отдельного офиса, который будет координировать все арктические исследования, родилась на заседании Совета Университета Арктики в 2007 г. Его участники сошлись во мнении, что именно в России есть научный центр, который может взять на себя эти функции, потому что в России существуют сильные академические традиции, особенно уникальные на севере страны. Президент Университета Арктики Л.Куллеруд выразил надежду на то, что благодаря работе офиса и созданию на Се-



Выступление директора АНИИ  
И.Е.Фролова

вере интегрированной модели в молодом поколении появятся настоящие ученые, приносящие пользу своим странам. В качестве научного руководителя исследовательского офиса возглавил Первый вице-президент РГО А.Н.Чилингаров.

Исследование Арктики было одним из основных направлений деятельности РГО на протяжении его более чем 165-летней истории, является им сейчас и останется в будущем. По мнению Председателя

Правительства Российской Федерации В.В.Путина, поддержанному другими участниками форума, следующая встреча должна быть посвящена вопросам природоохранной деятельности в Арктике.

*В.Г. Дмитриев (ААНИИ)*

*По материалам РГО и агентства РИА «Новости»*

*Фото автора*

### ДЕСЯТАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ОСВОЕНИЮ РЕСУРСОВ НЕФТИ И ГАЗА РОССИЙСКОЙ АРКТИКИ И КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА СТРАН СНГ (RAO/CIS OFFSHORE – 2011)

Международная конференция RAO-2011 (13–16 сентября 2011 г.) традиционно состоялась в Санкт-Петербурге уже в десятый раз. Первая была проведена в 1993 г. в Арктическом и антарктическом НИИ, когда в России только начинались работы по освоению ресурсов арктического шельфа.

Юбилейная конференция собрала около 600 участников из 19 стран, которые представляли около 250 компаний. Программа конференции включала три пленарных заседания и 10 тематических секций – круглых столов, на которых были рассмотрены важные проблемы освоения шельфов замерзающих морей, вопросы технической и экологической безопасности, реализации прикладных проектов. Ряд круглых столов обсуждал региональные направления, реализацию проектов в Баренцевом, Карском морях и Обь-Тазовской губе, на шельфе Сахалина и Камчатки, шельфах Северного Каспия, Черного и Балтийского морей.

Обсуждалось развитие нормативно-правовой базы и обустройство месторождения, применение перспективных материалов, экологическая и промышленная безопасность, разработки молодых ученых. Большой интерес вызвали вопросы освоения месторождений с применением надводных и подводных технических средств и технологий. В числе участников были крупнейшие в мире добывающие и обслуживающие компании: ОАО «Газпром», ОАО «НК Роснефть», «Севмаш», «Совкомфлот», «Газфлот», Total, Statoil, Wintershall, ExxonMobil и другие. Значительное число докладов было представлено специалистами научно-исследовательских институтов, таких как ААНИИ, ВНИИОкеангеология, ГОИН, ПИНРО, ЦНИИ им. Крылова и др.



Президиум совещания.

Фото: <http://subscribe.ru/archive/economics.review.companynews/201109/23173650.html>

Конференция продемонстрировала прогресс, достигнутый за последние годы в реализации таких крупных арктических проектов как НМ «Приразломное», Штокмановское ГКМ, сахалинские проекты. Следует добавить, что в сентябре текущего года в Печорском море была установлена добычная платформа на нефтяном месторождении «Приразломное», которое в ближайшее время даст первую нефть с российского арктического шельфа. Это, безусловно, историческое событие для нашей страны, результат многолетнего труда российских ученых, инженеров и строителей. Очень важно, что платформа была построена на известном Северном машиностроительном предприятии в г. Северодвинске.

Свой вклад в разработку проекта внесла российская наука. Это, прежде всего, проведение исследовательских и изыскательских работ для обеспечения проектировщиков необходимой информацией об окружающей природной среде. Это гидрометеорологические, ледовые, инженерно-геологические и экологические работы, которые выполнялись ведущими институтами и организациями: ААНИИ, ГМЦ, ММБИ, ПИНРО, АМИГЭ и др. В частности, ААНИИ провел пять ледовых экспедиций, подготовил локальные технические условия по морскому льду. ММБИ КНЦ РАН совместно с ПИНРО выполнили работы по оценке воздействия на окружающую среду. Подобные прикладные работы являются полем для внедрения результатов фундаментальных исследований, для создания практически полезных инструментов и дают новые данные об окружающей среде для научных разработок.

*А.И. Данилов (ААНИИ)*