

POLAR 2023: ГЛАВНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ

В Санкт-Петербурге 24 мая 2023 года обсудили проблемы Арктики: влияние климатических изменений, готовность инфраструктуры и флота к развитию судоходства, шаги для безопасного, эффективного и экономически оправданного судоходства по трассе Северного морского пути.

Научно-деловая конференция POLAR 2023 в Арктическом и антарктическом научно-исследовательском институте, выступившем организатором, объединила на своей площадке ведущих представителей федеральных органов государственной власти, крупного бизнеса и науки, специализирующихся на работе в полярных широтах. Главной темой мероприятия стала адаптация к климатическим изменениям в Арктике.

Программа председательства России в Арктическом совете выполнена в полном объеме. Об этом на конференции заявил посол по особым поручениям МИД России Н.В. Корчунов. Он подчеркнул: «Несмотря на все сложности текущего геополитического момента и отношений между арктическими государствами, России удалось сохранить формат и добиться от партнеров подтверждения того, что они остаются приверженными работе по международному взаимодействию в высоких широтах. Программа председательства России в Арктическом совете выполнена в полном объеме». Н.В. Корчунов назвал среди наиболее значимых итогов запуск работы над стратегическим планом Арктического совета, который был принят в мае в Рейкьявике, повышение эффективности взаимодействия Арктического совета с Арктическим экономическим советом, а также инициативы России в поддержку коренных народов.

Один из ключевых вызовов — адаптация к климатическим изменениям. По словам Н.В. Корчунова, долгосрочные проекты в Арктике учитывают климатические изменения. Он отметил: «Те инициативы, которые запланированы на ближайшее время, учитывают климатические изменения. Определенные риски существуют в отношении тех, которые были реализованы в прошлом. Сейчас для этого предпринимаются меры и по линии регионов, промышленных предприятий и научных организаций». Дипломат также пояснил, что речь идет о системах мониторинга вечной мерзлоты на базе Росгидромета, инициативах «Норникеля», «Росатома» и других корпораций.

Директор ААНИИ А.С. Макаров отметил: «Меняются вызовы и условия, но мы должны не только оперативно реагировать на запросы, а даже опережать их». Он привел в пример запущенную в мае этого года масштабную национальную систему мониторинга многолетних мерзлых пород, создаваемую в России. Аналогов этому проекту в мире нет. «Инфраструктурные, гражданские и промышленные объекты в Российской Арктике находятся в зоне риска из-за деградации мерзлоты, возникающей в связи с изменением климата. Зона, которая требует постоянного мониторинга, занимает 2/3 территории страны. Именно поэтому на базе Росгидромета мы разворачиваем сеть пунктов наблюдения. Всего будет создано 140 станций, производящих непрерывные авто-

матические измерения температуры мерзлоты на разных глубинах», — рассказал собравшимся А.С. Макаров.

Начальник управления ФГБУ «Северное управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» Р.В. Ершов напомнил, что в настоящее время разработана концепция обновления инфраструктуры Росгидромета. Одно из приоритетных направлений — создание комфортных условий для работы человека в Арктике. «Инфраструктурная сеть Росгидромета нуждается в модернизации и переходе на более современные технологии. Я рассчитываю, что это направление будет продолжаться из года в год. Что касается горизонтов планирования, то это более пяти лет. В меньшие сроки не уложиться», — пояснил он, уточнив, что работа была начата в 2019 году.

Советник генерального директора ФГУП «Атомфлот» А.В. Теницкий обратил внимание на необходимость наращивания ледокольного флота. По его словам, в настоящее время на семь ледоколов приходится 600 проводок судов. «Флот не справляется с существующей нагрузкой и будет расширяться: заложено пять атомных ледоколов. Пополнение необходимо для того, чтобы выполнить планы по увеличению объемов грузоперевозок по Северному морскому пути. В 2022 году по СМП было перевезено 34 млн тонн грузов, по итогам 2023 года этот показатель вырастет до 36 млн тонн, в 2024 году — до 90 млн тонн, в 2030 году — до 120–150 млн тонн», — пояснил А.В. Теницкий.

Начальник управления ФГБУ «Северное управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» Р.В. Ершов уверен, что для эффективного развития проектов в Арктике предстоит наращивать суверенитет российских производств и организаций, занимающихся освоением Арктики. Он отметил: «Одним из рисков и вызовов для корпораций и организаций, участвующих в освоении Арктики, является преодоление зависимости от импортных производителей и воспитание суверенитета от иностранных компаний. В целом процесс сейчас активно идет и развивается. И этот вектор должен быть продолжен».

Для повышения независимости от других стран необходима единая цифровая платформа с единой системой данных. Это, в первую очередь, позволит повысить безопасность и надежность судоходства по Северному морскому пути. «У нас затруднен доступ к данным, передаваемым европейскими и американскими спутниками. Мы становимся отчасти “глухими”, “слепыми”. Как судам ходить, как обеспечить коммерческую скорость, безопасность? Поэтому мы хотим сделать большую цифровую платформу, которая будет предоставлять эти данные, обеспечивать безопасность судоходства», — отметил заместитель директора Дирекции Северного морского пути

Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» М.В. Кулинко. Формирование системы на Севморпути может завершиться уже к концу следующего — к началу 2025 года. Предполагается, что она будет состоять из блоков: безопасность мореплавания; управление судоходством; навигационно-гидрографическое обеспечение; гидрометеорологическое обеспечение и ледовая обстановка; ана-



Рабочий момент совещания.
Фото предоставлено Медиагруппой

литическая информация по безопасности, эффективности функционирования и развитию СМП; управление инфраструктурой СМП; информационное обеспечение грузоперевозок; маркетинг сервисов в акватории СМП; экологический мониторинг акватории СМП.

Параллельно прорабатывается возможность использования беспилотных летательных аппаратов, которые будут на себе носить камеры и радиолокаторы, взлетать с теплоходов, обеспечивать ледовую разведку.

По словам генерального директора ФГУП «Гидрографическое предприятие» А.А. Бенгерта, все, что касается вопросов безопасности мореплавания, зависит от средств навигационной обстановки, от качества промеров, поиска правильных и безопасных маршрутов. По оценкам ФГУП, не менее 2 млн км в Арктике являются не исследованными с должной степенью точности. Возможности Гидрографического предприятия позволяют исследовать 50–60 тыс. км в год. «Наша цель выйти на 100 тыс. км в год. Причем исследования потребуются повторять с какой-то периодичностью. Отмечу, что наша работа — это не только промеры, это и внедрение современных систем точности определения, так называемых контрольно-корректирующих станций, современных систем средств навигационного оборудования. Данный флот позволит нам выполнить задачи по гидрографическим работам, запланированные до 2035 года», — пояснил А.А. Бенгерта.

«Арктический и антарктический научно-исследовательский институт проводит модернизацию прогностической системы «Север», которая будет выполнять задачи для организации круглогодичной навигации по Северному морскому пути в восточном направлении», — сообщил директор института А.С. Макаров. По его словам, модернизация системы необходима как для решения новых задач, так и в связи с изменением техники и технологий, используемых в Арктике.

Обширные планы на арктический регион требуют развития инфраструктуры Северного морского пути. До 2030 года в инфраструктуру СМП будет вложено 1,4 трлн рублей. Об этом заявил заместитель директора Дирекции Северного морского пути Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» М.В. Кулинко. По его словам, распределение бюджетных и частных источников финансирования составит 40 % и 60 % соответственно.

тами, но и с теми объектами, которые были созданы ранее и важны для регионов. Комментируя стоимость, он отметил, что дороговизна инфраструктуры обусловлена необходимостью применять современные технологии, чтобы отвечать актуальным потребностям. Но если переисчислить в долгосрочной перспективе, то становится ясно, что эти вложения окупятся.

По мнению руководителя проекта АО «ОСК» Д.Ю. Клешнева, при создании инфраструктуры Северного морского пути нужно максимально использовать существующие объекты. Он подчеркнул: «Реализация проектов в Арктике является дорогостоящей и носит циклический характер. Наш подход — создавать объекты с использованием существующих мощностей, используя готовые предприятия».

Государство и бизнес должны совместно развивать инфраструктуру. К такому к единому мнению пришли участники конференции POLAR 2023. Решить поставленные задачи по развитию инфраструктуры Северного морского пути невозможно без консолидации усилий государства и бизнеса. По мнению А.А. Бенгерта, ключевая роль государства — создание необходимых условий, а бизнес должен брать на себя ответственность за сроки реализации проектов.

Говоря об арктических ресурсах, председатель правления ПОПА Н.С. Доронин подчеркнул: «Это стратегический резерв не только для нашего поколения, но и для следующих поколений. Те запасы, которые сейчас разведаны и, по экспертной оценке, находятся в арктической зоне, позволяют делать выводы об устойчивом развитии».

Работа конференции POLAR 2023 была плодотворной и успешной. Научно-деловой форум собрал свыше 500 участников.

Партнерами конференции POLAR 2023 стали Проектный офис развития Арктики (ПОПА), Северо-Восточный федеральный университет им. М.К. Аммосова. Информационными партнерами выступили «Российская газета», деловые журналы «РЖД-Партнер» и «Neftegaz.ru», «Промышленный еженедельник», телеканал «Санкт-Петербург», отраслевой портал «Медиапалуба». Отраслевой партнер конференции — Интернет-портал PortNews; Интернет-портал конференции — Корабел.ру.

Медиагруппа ААНИИ