

Развитие транспортной отрасли и обеспечение интересов России в высокоширотных и полярных регионах

В статье рассматривается место высокоширотных и полярных регионов в экономике Российской Федерации, определяется роль Государства на различных уровнях в развитии северных территорий. В статье раскрывается роль модернизации транспортной инфраструктуры как обязательного условия использования потенциала полярных регионов, а также анализируются современные федеральные программы, действующие на этих территориях.

Общая площадь российской Арктики, включая морские пространства, превышает 6 млн. км². Здесь проживает свыше 1 млн. человек, из них 136 тыс. человек - представители коренных малочисленных народов Севера. В российской Арктике сосредоточены основные запасы ряда важнейших полезных ископаемых. При доле населения, менее одного процента, производится продукция, обеспечивающая получение около 20% ВВП России и составляющая 22% объема общероссийского экспорта.

Главными задачами поддержки функционирования и развития Северного морского пути (далее – СМП) в условиях рыночной экономики на период до 2015г. являются:

- сохранение СМП как единой транспортной магистрали России в Арктике;
- транспортное обеспечение освоения арктических месторождений углеводородного сырья и морского экспорта нефти и газа;
- развитие потенциальных крупномасштабных экспортных, транзитных и каботажных перевозок и северного завоза социально значимых грузов;
- формирование самокупаемой, приносящей доходы арктической морской транспортной системы;
- усиление позитивного влияния на условия жизни народов Севера;
- предотвращение загрязнения морской среды;
- укрепление безопасности России в Арктике.

Правительство РФ организует разработку долгосрочной стратегии освоения и использования Арктики и ее реализацию в рамках федеральных и ведомственных целевых программ, руководит этой деятельностью, устанавливает порядок целевого финансирования и материально-технического обеспечения выполняемых программных задач соответствующего уровня и текущих работ, осуществляемых в согласовании с полномочиями федеральных органов исполнительной власти.

Самостоятельным евро-азиатским коридором, связывающим государства Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона, может стать Северный морской путь, поскольку российская часть Арктики в долгосрочной перспективе является мощной минерально-сырьевой базой не только для России, но и для планеты в целом.

Роль государства в формировании арктической транспортной системы заключается в создании благоприятных условий для надежного функционирования Северного морского пути и формирования соответствующей транспортной инфраструктуры, модернизации и обновлении ледокольного и транспортного флота, выделении из федерального бюджета средств на содержание атомных и дизельных ледоколов, поддержании на необходимом уровне навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обслуживания. Необходимость этого диктуется прогнозами освоения месторождений углеводородного сырья в Арктике и их транспортного обеспечения.

Задачи комплексного развития СМП на **федеральном уровне**, при сохранении в собственности государства атомных ледоколов, средств навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обслуживания СМП, связи и спасания, заключаются в:

- усиление государственного управления СМП;
- развитие интегрирующей роли СМП в транспортном комплексе северных территорий РФ;
- создание атомных ледоколов нового поколения;
- совершенствование навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, радиосвязи, службы спасания и реагирования на чрезвычайные ситуации, в том числе на разливы нефти;
- обеспечение равного доступа на СМП всех пользователей на основе соответствующих правил;
- стимулирование использования возможностей СМП как международного транспортного коридора;
- развитие инфраструктуры СМП с учетом того, что СМП является важнейшим фактором обеспечения обороноспособности России на наиболее труднодоступном и слабо защищенном участке границы;
- создание комплексной Арктической геоинформационной системы, включая информационное обеспечение данными о состоянии природной среды Арктической зоны вдоль СМП;
- совершенствование контроля и управления судоходством на СМП;
- осуществление контроля выдачи коммерческим предприятиям лицензий на разработку нефтегазовых месторождений в Арктике с учетом обязательства этих коммерческих предприятий участвовать в долевом финансировании содержания и развития ледоколов, обеспечивающих морскую транспортировку добываемой нефти и газа за кромку льда.

Задачи развития СМП на уровне арктических субъектов РФ:

- взаимодействие субъектов РФ с Министерством транспорта России в развитии региональных транспортных комплексов;
- развитие портов, портопунктов и рейдовых пунктов перевалки грузов с крупнотоннажных морских и речных судов на местный речной и автомобильный транспорт;
- участие субъектов РФ в организации и финансировании северного завоза, реформировании механизма поставок энергоносителей и продовольствия в районы Севера и мероприятиях по охране окружающей среды.

Задачи комплексного развития СМП на уровне **хозяйствующих субъектов** в арктической зоне:

- строительство дизельных ледоколов-снабженцев и транспортных судов усиленного ледового класса, создание портовых транспортно-технологических комплексов и рейдовых отгрузочных нефтяных терминалов;
- создание экологически безопасных производственно-транспортных предприятий на СМП.

В "Концепции государственной поддержки экономического и социального развития районов Севера" Арктика рассматривается как самостоятельный объект государственной политики в целях обеспечения национальной безопасности и устойчивого развития районов арктической зоны. Арктическое направление является важным разделом Морской доктрины РФ на период до 2020 года и далее до 2030гг.

В настоящее время основной ФЦП по обеспечению проведения государственной политики в Арктике выступает ФЦП "Мировой океан" (подпрограммы "Создание единой системы информации об обстановке в Мировом океане", "Исследование природы Мирового океана", "Освоение и использование Арктики").

С целью реализации положений Морской доктрины России, а также постановления Правительства РФ "О порядке утверждения перечней географических координат точек, определяющих линии внешних границ континентального шельфа Российской Федерации" в высокоширотных и полярных регионах МПР России совместно с Минобороны, решает задачи по геолого-геофизическому обоснованию заявки на установление внешней границы континентального шельфа РФ в Северном ледовитом океане за пределами 200 морских миль.

В соответствии с распоряжением Правительства РФ Росгидромет по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и Российской академией наук активно реализовало участие России в мероприятии по изучению полярных и высокоширотных районов Земли - Международном полярном годе 2007-2008. Для получения новых знаний о природных процессах в полярных регионах, комплексных оценок и прогноза состояния окружающей природной среды Арктики и Антарктики в условиях меняющегося климата в 2007 г. выполнено 87 экспедиционных и науч-

ных проектов, из них 53 в Арктике и 24 в Антарктике.

Социальной политике в арктическом регионе отводится не меньшая роль, чем экономической политике. В концепции социально-экономического развития Российской Федерации на долгосрочную перспективу, в Программе социально-экономического развития РФ на среднесрочную перспективу поставлена задача по выходу России на стандарты благосостояния и уровень социально-экономического развития развитых постиндустриальных стран. Кроме того, северные субъекты РФ считают необходимым рассмотреть вопрос о восстановлении действия отмененных ранее установленных гарантий и компенсаций, а также усовершенствования механизма их реализации.

Основные направления работ в целях развития деловой активности на арктическом направлении и укрепления позиций Российской Федерации в Арктике включают:

- совершенствование нормативной правовой базы, определяющей долгосрочные цели и задачи деятельности РФ в высокоширотных и полярных регионах Арктики, а также развитие международного сотрудничества в арктическом регионе;
- создание условий для формирования и устойчивого освоения ресурсной базы углеводородов (преимущественно на континентальном шельфе), некоторых видов другого стратегического сырья и биоресурсного потенциала в Арктике, повышение энергетической независимости арктических районов России;
- подготовку исчерпывающей доказательной базы к позиции РФ на переговорах по границам континентального шельфа в Северном ледовитом океане;
- снижение ущерба окружающей среде от расширения экономической деятельности и восстановление окружающей среды, нарушенной в результате прошлой деятельности в российской Арктике;
- обеспечение надежного функционирования арктической транспортной системы в условиях расширения использования ресурсного потенциала Арктики;
- создание устойчивых наблюдательных систем наземного, морского и космического базирования для проведения мониторинга природной среды, чрезвычайных ситуаций, научного обеспечения деятельности в Арктике;
- разработку мер, реализация которых позволит обеспечить адаптацию объектов инфраструктуры к прогнозируемым климатическим изменениям, а также снижение показателей стойкой утраты трудоспособности и преждевременной смертности населения российской Арктики, подверженного совокупному воздействию экстремальных климатических и негативных экологических факторов;
- проведение единой государственной политики в области социально-

трудовых отношений, как механизма социально-экономического развития северных регионов, закрепления и привлечения трудоспособного населения на указанные территории.

По масштабам работ и ожидаемой эффективности во всех сферах деятельности в Арктике решение задач по обеспечению интересов РФ соответствуют статусу национального проекта. Реализация комплекса мер требует стимулирования привлечения инвестиций, аналогичных условиям функционирования создаваемых в России особых экономических зон (ОЭЗ) и промышленных парков.

Федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов РФ, органы местного самоуправления, организации и граждане участвуют в реализации государственной политики в Арктике, однако в России отсутствует координирующий механизм достаточно высокого уровня по комплексному решению проблем обеспечения интересов России в данном регионе.

Теперь обратимся к сфере интересов РФ в антарктической зоне. Антарктика является одним из необходимых элементов внешнеполитической стратегии государств, стремящихся играть активную роль в современной мировой политике. Осуществляя активное присутствие в регионе, заявляя о желании принимать участие в решении судьбы континента, государства демонстрируют свою способность определять будущее планеты в целом.

Благодаря последовательно принимаемым на государственном уровне решениям в последние годы существенно возросла активность Российской антарктической экспедиции - представителя России в Антарктике, руководство и контроль деятельности которой возложены на Росгидромет.

Правительством РФ определены основные направления деятельности в Антарктике, утверждены план мероприятий по обеспечению деятельности Российской антарктической экспедиции на перспективу и перечень параметров этой деятельности.

В рамках реализации плана мероприятий по обеспечению деятельности Российской антарктической экспедиции в 2006-2010 годах на антарктических станциях проводятся наблюдения по комплексной программе мониторинга природной среды Антарктики, выполняются проекты научной программы Международного полярного года, природоохранные мероприятия, работы по строительству, модернизации и ремонту служебно-жилых зданий. В настоящее время:

- численность Российской антарктической экспедиции без учета экипажей морских и воздушных судов составляет 110 человек зимовочного состава, 120 человек сезонного состава;
- круглогодично действуют российские антарктические станции Беллинсгаузен, Новолазаревская, Прогресс, Мирный и Восток;
- в сезонный период работают полевые базы Дружная-4, Молодежная, Союз, Русская, Ленинградская;

- в целях обеспечения работ Российской антарктической экспедиции используются научно-экспедиционное судно "Академик Федоров" Росгидромета и научно-исследовательское судно "Академик Александр Карпинский" Роснедр; 2 вертолета МИ-8МТВ, 2 самолета на лыжно-колесных шасси, 1 самолет ИЛ-76.

Вместе с тем, из-за недостаточного финансирования затягивается введение в действие нового транспортного узла Российской антарктической экспедиции на станции Прогресс. Требуется решение по дополнительному финансовому обеспечению строительства.

Остро необходимо внедрение в летную практику самолета ИЛ-114 на лыжно-колесных шасси, что позволит оптимизировать авиационное обеспечение деятельности Российской антарктической экспедиции и повысить безопасность полетов внутри Антарктиды. Для интенсификации этих работ необходимо внести соответствующие дополнения в Федеральную целевую программу "Развитие гражданской авиационной техники в период до 2015г".

В целях устранения пробелов в российском законодательстве, касающихся регулирования деятельности в Антарктике, подготовлен проект федерального закона "О регулировании деятельности российских граждан и юридических лиц в Антарктике" и законопроект о внесении соответствующих изменений в действующие законодательные акты РФ в связи с принятием.

Законопроект, устанавливающий общие требования к организации и осуществлению деятельности в Антарктике, определяющий нормы ответственности за нарушения международных требований, предъявляемых к деятельности в этом регионе, организационные, социальные и трудовые аспекты деятельности Российской антарктической экспедиции, в настоящее время находится на рассмотрении в правительстве.

В целом, с учетом прогнозов зарубежных аналитиков относительно конкурентной борьбы ведущих держав за экономическое и политическое влияние в Антарктике и обострения дискуссий по территориальным претензиям государств, целесообразно для планирования и осуществления долгосрочных национальных интересов России в регионе разработать Стратегию развития деятельности РФ в Антарктике на период до 2030 г с соответствующим планом мероприятий ее реализации.

Список литературы

1. Бикмухаметов Р., «Арктическое притяжение», Еженедельная информационно аналитическая газета «Транспорт России», № 39 (587) 24 Сентября, 2009.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.// Министерство транспорта Российской Федерации. – М., 2008.