

**Заседание Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации
на тему «Национальный арктический транспортный коридор: проблемы и перспективы.
Вопросы создания национальной арктической контейнерной линии с опорными узлами в
городах Мурманске и Петропавловске-Камчатском»**

28 января 2016 года
город Москва

Решение Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации

1. Об утверждении отчета о работе Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации (далее – Совет) за 2015 год, плана работы Совета на 2016 год, структуры и состава секций и состава президиума Совета.

Заслушав и обсудив доклад Ответственного секретаря Совета Иванова А.Г.,

Совет решил:

- 1.1. Утвердить отчет о работе Совета за 2015 год.
- 1.2. Утвердить план работы Совета на 2016 год.
- 1.3. Руководителям секций Совета повысить исполнительскую дисциплину по выполнению планов работы на 2016 год.
- 1.4. Членам Совета повысить ответственность в работе по плановым мероприятиям и отдельным поручения Председателя Совета.
- 1.5. Считать главными в 2016 году две задачи: 1) участие в работе над текстом проекта федерального закона «О развитии Арктической зоны Российской Федерации» и 2) участие в работе над проектом новой редакции государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года».
- 1.6. Внести необходимые корректировки в план работы Совета Федерации и в план работы Комитета по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера на осеннюю сессию 2016 года в части включения темы заседания президиума Совета, предусмотренного планом Совета на ноябрь 2016 года «О проекте создания и развития «Северного широтного хода».
- 1.7. Одобрить структуру секций Совета (8 секций), персональный состав руководителей секций и состав членов президиума Совета.
- 1.8. Ответственному секретарю Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Иванову А.Г. во взаимодействии с руководителем секции военной безопасности, защиты и охраны государственной границы, информационных технологий и связи В.А. Тюльпановым и аппаратом Комитета Совета Федерации по регламенту и организации парламентской деятельности разработать проект регламента взаимодействия Совета по Арктике и Антарктике с Государственной комиссией по вопросам развития Арктики, Российским географическим

обществом, Ассоциацией полярников (АСПОЛ) и другими организациями, занимающимися арктической тематикой.

1.9. Секции законодательного обеспечения социально-экономического развития во взаимодействии с остальными секциями Совета по Арктике и Антарктике подготовить и представить до 15 марта 2016 года план нормативно-правовой работы Совета на 2016 год, включив него участие в разработке проектов федеральных законов «О развитии Арктической зоны Российской Федерации», «О Северном морском пути» и других.

1.10. Председателям секций:

- до 15 марта 2016 года представить Председателю Совета предложения по типовой структуре электронных банков данных Совета по Арктике и Антарктике и его секций;

- ввести в практику работы электронные вебинарные совещания.

1.11. Руководителю секции военной безопасности, защиты и охраны государственной границы, информационных технологий и связи В.А.Тюльпанову усилить «информационное» направление в работе секции за счет привлечения консультантов - специалистов в области создания и эксплуатации «арктических» информационных систем. Внести в план работы секции на 2016 год совместное с НАО «СибНАЦ» рассмотрение вопроса о развитии информационных и телекоммуникационных систем на территории Арктической зоны Российской Федерации (далее – АЗРФ).

1.12. В рамках заседания секции транспортного и инфраструктурного развития по обсуждению хода выполнения ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 г.г.)» в арктических регионах РФ, дать экспертную оценку организации дела по воссозданию и развитию инфраструктуры Северного морского пути (портовой, логистической, аварийно-спасательной, навигационной, гидрометеорологической), а также представить предложения к разработке нормативно-правового механизма для повышения эффективности данной работы.

2. О результатах обсуждения доклада «Национальный арктический транспортный коридор: проблемы и перспективы. Вопросы создания национальной арктической транспортной линии с хабами в Мурманске и Петропавловске-Камчатском».

Заслушав и обсудив доклад генерального директора корпорации развития Камчатского края Пегина Николая Анатольевича,

Совет решил:

2.1. Принять к сведению доклад «Национальный арктический транспортный коридор: проблемы и перспективы. Вопросы создания национальной арктической транспортной линии с хабами в Мурманске и Петропавловске-Камчатском».

2.2. Обратиться в Правительство Российской Федерации со следующими предложениями:

2.2.1. Разработать «Концепцию комплексного развития транспортной системы Арктической зоны Российской Федерации» и «Схему территориального планирования в области транспорта Арктической зоны Российской Федерации» с целью последующего использования при разработке федеральной целевой программы «Развитие инфраструктуры Арктической зоны Российской Федерации на период 2018-2027 г.г.» и новой редакции Государственной программы Российской Федерации «Социально - экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года».

2.2.2. В качестве составной части «Концепции комплексного развития транспортной системы Арктической зоны Российской Федерации» разработать проект арктической транспортной линии с опорными портами-хабами в Мурманске и Петропавловске-Камчатском.

В ходе разработки данного проекта:

- провести необходимую подготовительную работу по анализу и прогнозу грузовой базы, расчету необходимого ледокольного обеспечения, развитию арктических портов, определению оптимальных тарифов на услуги ледокольного флота, определению состава и количества арктического транспортного флота на планируемый период, организации мониторинга судоходства в Арктике, навигационно-гидрографического обеспечения, а также поиска и спасания людей и оказания помощи судам;
- проработать вопрос о целесообразности создания единого оператора арктической транспортной линии с соответствующими полномочиями;
- определить источники финансирования проекта создания арктической транспортной линии Мурманск – Петропавловск-Камчатский, в том числе возможные объемы предоставления бюджетного финансирования или государственных гарантий;
- учесть результаты НИР «Разработка концептуальных основ конкурентной модели развития Северного морского пути», осуществляемые по заказу Министерства по развитию Дальнего Востока РФ в Стратегии развития Арктической зоны РФ и других стратегических документах по вопросам развития Арктики;
- в целях предотвращения разночтений, определить единое юридическое наименование арктической линии Мурманск – Петропавловск-Камчатский для обозначения в документации и законодательстве.

2.2.3. Определить единый орган государственной власти, ответственный за реализацию комплексного развития транспортной системы АЗРФ.

2.2.4. Разработать схему территориального планирования АЗРФ и использовать ее как основу для работы над текстом новой редакции Государственной программы Российской Федерации «Социально - экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года».

2.2.5. Создать при Министерстве транспорта Российской Федерации межведомственную рабочую группу по рассмотрению материалов Концепции развития транспортной системы АЗРФ

и подготовке предложений разработчикам комплексной транспортной схемы территориального планирования АЗРФ.

2.2.6. Организовать комплексную аналитическо-правовую работу на предмет актуализации и приведения в соответствие с реалиями и спецификой развития арктической транспортной линии ряда нормативных правовых актов в сфере технического регулирования, логистики, эксплуатации транспорта и перевозки грузов, транспортной безопасности, порядка оформления и форм документов.

2.2.7. Включить Петропавловск-Камчатский порт в Перечень морских портов РФ, в которые разрешаются заходы судов и иных плавсредств с ядерными энергетическими установками и радиационными источниками, утвержденный распоряжением Правительства РФ от 06.01.1997 №14-р.

2.2.8. Определить государственный орган, отвечающий за подготовку и проведение экспериментального рейса атомного лихтеровоза «Севморпуть» по маршруту Мурманск - Петропавловск-Камчатский и в обратном направлении.

2.2.9. Определить ответственного фрахтователя (оператора) за организацию и проведение экспериментального рейса атомного лихтеровоза «Севморпуть».

2.3. Руководителю секции транспортного и инфраструктурного развития Чернышенко И.К. и руководителю секции законодательного обеспечения социально-экономического развития Клишасу А.А.:

2.3.1. До 1 июня 2016 года представить предложения к разработке «Концепции комплексного развития транспортной системы АЗРФ» в увязке с проектом ФЦП «Развитие инфраструктуры Арктической зоны Российской Федерации на период 2018-2027 г.г.».

2.3.2. Оценить потребность во внесении изменений в следующие законодательные акты:

- Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федеральный закон «Об организации страхового дела в Российской Федерации», касающиеся непосредственно Северной линии перевозок, ввиду особой важности для государства этого направления деятельности;

- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.

2.4. Рекомендовать Научно-экспертному совету Государственной комиссии по вопросам развития Арктики рассмотреть в 2016 год вопрос о связанности проектов создания глубоководных контейнерных терминалов в Авачинской бухте и в Мурманске и проектов реанимации и реконструкции портов Анадырь, Дудинка, Тикси и Певек с ФЦП «Развитие инфраструктуры Арктической зоны Российской Федерации на период 2018-2027 г.г.», а также с результатами планируемой работы по анализу и прогнозу грузовой базы национальной арктической транспортной линии.

2.5. Рекомендовать Российскому научному фонду в рамках реализации научного приоритета «комплексные научные исследования Арктической зоны» организовать поддержку научных разработок в области:

2.5.1. Прогнозирования экологической и социально-экономической ситуации в Арктике на фоне разнонаправленных изменений климатического фона и расширяющейся хозяйственной деятельности;

2.5.2. Формирования комплексной транспортно-логистической системы АЗРФ, в том числе разработки организационных и финансовых механизмов безубыточного функционирования транспорта в Арктической зоне.

2.6. Рекомендовать Министерству экономического развития РФ и Министерству транспорта РФ осуществлять долгосрочное планирование социально-экономического развития АЗРФ в условиях непрерывных и разнонаправленных климатических изменений, с учетом рисков для существующих транспортных сетей в Арктике.

2.7. Включить в план работы секции по транспортному и инфраструктурному развитию Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации вопрос об энергетическом обеспечении проектов развития Северного морского пути, с учетом опыта строительства плавучей атомной электростанции «Ломоносов» на Балтийском судостроительном заводе и возможностей реализации альтернативных ПАТЭС вариантов.

3. Об одобрении структуры аналитического сборника за 2010-2015 год.

Заслушав и обсудив информацию члена Совета, главного редактора ежегодного аналитического сборника Совета Иванова Г.В. о структуре аналитического сборника за 2010-2015 год,

Совет решил:

Одобрить структуру аналитического сборника за 2010-2015 год.

**Стенограмма заседания Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации
Федерального Собрания Российской Федерации на тему «Национальный арктический
транспортный коридор: проблемы и перспективы. Вопросы создания национальной
арктической контейнерной линии с опорными узлами в городах Мурманске и
Петропавловске-Камчатском»**

28 января 2016 года

В.А. ШТЫРОВ

Уважаемые коллеги! Время сейчас 15 часов 00 минут, поэтому мы начинаем с вами наше очередное заседание Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации.

В прошлом году мы с вами регулярно собирались и провели заседания Совета и его президиума не только здесь, в Москве, но и два масштабных выездных заседания в Якутске и в Омске. Там были приняты серьезные решения, которые уже привели к некоторым результатам, о которых мы сегодня еще поговорим. А в финале мы провели совместное заседание нашего Совета и Государственной комиссии по вопросам развития Арктики под руководством Председателя Совета Федерации Валентины Ивановны Матвиенко и председателя Государственной комиссии Дмитрия Олеговича Рогозина, на котором было принято самое важное решение, принципиальное, над обоснованием которого мы с вами работали целый год, о том, что необходимо немедленно приступить к разработке специального закона о социально-экономическом развитии Арктической зоны Российской Федерации. Это важнейший результат нашей работы, и только этим Совет уже оправдал свою работу за весь прошлый год. Кроме того, мы с вами рассмотрели целый ряд важных вопросов, по которым выработаны рекомендации, которые были направлены в комитеты Совета Федерации, Государственной думы, федеральных и местных органов исполнительной власти. За прошедший период мы установили достаточно плотный контакт с Государственной комиссией как на аппаратном уровне, так и через систему взаимного участия (некоторые члены Госкомиссии являются членами нашего Совета, а некоторые члены Совета являются членами Госкомиссии), а также через проведение совместных мероприятий. И вы помните, мы в прошедшем году заслушивали и обсуждали предложения Министерства экономического развития, и других органов исполнительной власти по арктической тематике, что помогло нам в законодательной работе, а им, в свою очередь, помогло выработать свои подходы к решению практических вопросов.

В декабре у нас должно было состояться заключительное заседание Совета. В связи с напряженным ритмом работы в комитетах Совета Федерации, в конце года, мы перенесли это заседание на январь. С того времени у нас изменился персональный состав Совета. В первую очередь это связано с произошедшими изменениями в составе Совета Федерации, а также и с тем, что появилось очень много желающих: и структур, и персон, которые хотят и могут на высоком квалификационном уровне участвовать в работе Совета.

Коль скоро мы подводим итоги года в новом составе и с новым названием нашего Совета, то в сегодняшней повестке дня, вы видите, у нас есть организационные вопросы, их четыре. И один вопрос сущностный, который перешел из плана прошедшего года, он касается Севморпути.

Повестка у вас есть, я предлагаю принять ее и работать по ней. Нет возражений?

С МЕСТА

Нет.

В.А. ШТЫРОВ

Хорошо, сейчас я предоставляю слово для доклада об итогах работы Совета за прошлый год Иванову Алексею Геннадьевичу, ответственному секретарю Совета.

А.Г. ИВАНОВ

Уважаемый Вячеслав Анатольевич, уважаемый Артур Николаевич, уважаемые коллеги! Поскольку большую часть отчетного периода с января по ноябрь наш Совет назывался экспертным, дальше я по тексту буду употреблять в основном это название.

Работа Экспертного совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации, его президиума и семи секций в 2015 году строилась в соответствии с утвержденными планами.

Эффективность рассмотрения вопросов на заседаниях секции, на заседаниях Экспертного совета, его президиума зависела не только от остроты вопросов рассматриваемых, но и от того, как востребовались руководством Совета Федерации и Аппарата Совета Федерации материалы, которые мы готовили по итогам наших заседаний. И вот чтобы усилить эту живую связь Совета

Федерации с оперативной деятельностью нашего Совета, мы дважды меняли, корректировали наш план работы. В части повышения статуса мероприятия в Якутске: там изменилась тематика, поскольку Валентина Ивановна Матвиенко приняла участие. Также в части повышения статуса и изменения содержания ноябрьского совещания, которое здесь проходило, в стенах Совета Федерации, где сопредседателями были Валентина Ивановна и Рогозин Дмитрий Олегович. 18 мая на заседании нашего Экспертного совета был рассмотрен плановый вопрос по подготовке предложений об изменении указа Президента Российской Федерации о составе Арктической зоны. Его мы рассмотрели в составе другого вопроса, более широкого: "О проекте Федерального закона "Об Арктической зоне Российской Федерации". Темы изменения границы состава Арктической зоны, а также концепции и структуры самого проекта закона по Арктической зоне Российской Федерации были для нас сквозными в течение года. В настоящее время специалистами Минэкономразвития с участием нашего Совета и представителей федеральных структур заинтересованных, региональных органов, ведется уже предметная работа по подготовке к расширению состава АЗРФ. Это то, к чему раньше боялись даже прикасаться, поскольку вы знаете, что это недавнее решение и оно было оформлено в виде Указа Президента.

По итогам состоявшегося 18 мая заседания Экспертного совета было принято решение рассмотреть вопрос о концепции федерального закона о развитии АЗРФ на совместном заседании президиума нашего Совета и глав председателей законодательных собраний субъектов, которые входят в Арктическую зону. К этой работе была также привлечена парламентская ассоциация Дальнего Востока и Забайкалья. Вот в таком составе 26 июня в Якутске мы провели большое заседание. Протокол заседания на 55-й странице в ваших раздаточных материалах имеется. По поводу декабрьского заседания Совета, Вячеслав Анатольевич уже говорил, что оно было перенесено на январь и мы его сейчас проводим.

Что касается заседаний президиума, они были так проведены. 31 марта состоялось заседание президиума с плановой повесткой "Анализ опыта правового регулирования стран – участниц Арктического совета" (в части социально-экономического развития заполярных и приполярных территорий и колонизация природопользования. Полезное, неприменимое в условиях России). Второй вопрос был "Создание особых режимов функционирования экономической деятельности в Арктике по типу ТОРов".

Эти вопросы были рассмотрены и результаты использованы при подготовке проекта концепции федерального закона о развитии Арктической зоны. Над этим проектом трудилась львиная доля экспертов, здесь присутствующих. Хочу сказать большое спасибо нашим экспертам: присутствующему здесь Пилясову Александру Николаевичу, Разбегину Виктору Николаевичу, Вылегжанину Александру Николаевичу, которого сегодня здесь нет, и всем другим, кто принял активное участие в разработке проекта концепции.

Кроме того, по второму вопросу было принято решение продолжить мониторинг результатов создания и функционирования ТОР в Дальневосточном округе и рекомендовано федеральным органам власти в обязательном порядке учитывать экологические ограничения и жизненно важные интересы КМНС при дальнейшей разработке темы создания особых режимов экономической деятельности в Арктике. Был заслушан и неоднократно потом использовался на разных арктических площадках доклад директора Сибирского научно-аналитического центра Анатолия Михайловича Брехунцова. Сегодня он тоже у нас присутствует. Спасибо, Анатолий Михайлович, за постоянную поддержку работы нашего Совета.

В связи с созданием Госкомиссии по вопросам развития Арктики было принято решение об организации совместной работы с аппаратом Госкомиссии. Это решение было реализовано как в ходе подготовки и проведения первого заседания Госкомиссии, которое в апреле было, так и в ходе всей дальнейшей совместной работы Госкомиссии и Экспертного совета.

Эту работу мы вели достаточно слаженно и четко, результатом чего явилось не только укрепление рабочих отношений нашего Совета по Арктике и Антарктике с теми федеральными и региональными структурами, которые входят в Госкомиссию, это также помогло установлению хороших контактов на профессиональном межличностном уровне и как следствие – обмену экспертами. В состав большинства рабочих органов Госкомиссии вошли члены нашего Экспертного совета или специалисты, которые были рекомендованы нашим советом.

26 июня состоялось выездное заседание в Якутске с участием Валентины Ивановны Матвиенко, в повестке был вопрос о проекте федерального закона об арктической зоне. По итогам заседания

принято решение – поддержать необходимость разработки проекта ФЗ «Об Арктической зоне Российской Федерации» и провести на эту тему в ноябре совместное заседание нашего Совета с Государственной комиссией по вопросам развития Арктики, с учетом высокой значимости данного закона для всей российской Арктики. На странице 58, в материалах нашего отчета, есть развернутое решение по итогам якутского выездного заседания.

В октябре было проведено выездное заседание президиума в Омске, и на странице 67 вы также можете посмотреть, чем оно закончилось, какое решение принято.

20 ноября (несколько раз мы уже говорили об этом) состоялось совместное заседание с Госкомиссией по вопросам развития Арктики. Проведено оно было в зале заседаний Совета Федерации под председательством Валентины Ивановны Матвиенко и Рогозина Дмитрия Олеговича, что само по себе является показателем понимания руководством страны своевременности и важности принятия закона о развитии Арктической зоны Российской Федерации, над обоснованием Концепции и структурой которого мы с вами весь год упорно трудились. В итоге, на данном заседании были приняты за основу и проект концепции и проект структуры данного закона, разработанные именно нашим Советом на базе того варианта, который был предложен Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве. С институтом, мы надеемся, будем и дальше плотно работать.

Протокол данного заседания имеется у вас в раздаточных материалах на странице 71.

К сожалению, несмотря на решение, которое было подписано и Валентиной Ивановной, и Дмитрием Олеговичем, до сих пор в план законодательной работы Правительства проект закона об АЗРФ не попал. Соответственно, рабочая группа Правительства по разработке этого проекта закона пока не создана. Мы это дело отследили сразу же, как только наступили контрольные сроки, и проинформировали и Сергея Эдуардовича Приходько, и Андрея Владимировича Яцкина. И сегодня у Андрея Владимировича вот этот доклад лежит еще раз на столе. Надеемся, что получим ответ в ближайшее время, и, соответственно, что в план законодательной работы Правительства наш законопроект будет все-таки включен в самое ближайшее время.

В то же время, в соответствии с принятым 20 ноября решением, в Правительстве начата работа по уточнению состава АЗРФ. 15 января в Минэкономразвития состоялось совещание на уровне замминистров по данному вопросу с участием председателя Совета по Арктике и Антарктике Вячеслава Анатольевича Штырова, руководителей арктических регионов и представителей федеральных структур. По результатам было принято решение поддержать предложение Республики Саха о включении в зону АЗРФ восьми улусов и предложение Республики Коми о включении двух городских округов и одного муниципального района. Протокол на странице 76 можете посмотреть. Конечно, работа продолжается. Нельзя ее оставлять сейчас, нельзя ослаблять контроль.

Теперь – что касается плана работы Совета и его президиума на 2016 год, который мы должны сегодня утвердить. В раздаточных материалах на страницах 1 и 2 этот план у вас есть, раньше он тоже был вам на электронную почту разослан. Ваши замечания и предложения учтены, однако даже в данный момент, во время обсуждения, любое из планируемых заседаний вы можете изменить, внося ваши предложения, если посчитаете необходимым. Планы секций тоже у вас есть на руках, это со страницы 3 по 14. Я надеюсь, что руководители секций не будут против выслушать любые замечания, предложения по этим планам. До конца текущего месяца планы секций будут председателем нашего Совета утверждены.

Уважаемые члены Совета по Арктике и Антарктике! Каждый из вас входит в состав конкретной секции Совета, и понятно, что результативность деятельности Совета во многом (если вообще не во всем) зависит от того, насколько эффективно работают именно секции. В раздаточных материалах на странице 15 находится сводный отчет о работе секций. Я не буду его повторять, только подведу краткий итог деятельности секций.

Планами работы секций на 2015 год было предусмотрено проведение очень важных и нужных мероприятий. Я их только перечислю.

О предоставлении Дании (согласно статьи 76 Конвенции ООН по морскому праву) национальных интересов России в Арктике. О состоянии военной безопасности в Арктике. О развитии региональных авиаперевозок в Арктической зоне. О мерах по ликвидации экологического ущерба, причиненного прослой, хозяйственной, военной и иной деятельностью. О научном обосновании законодательного обеспечения экологической безопасности при освоении нефтяных

месторождений на Арктическом шельфе. О развитии арктического предпринимательства. О внесении изменений в нормативно-правовые акты в области природопользования и охраны окружающей среды, чтобы обеспечить устойчивое ведение природопользования коренными малочисленными народами Севера. И другие, не буду продолжать. Даже по названиям видно, насколько важные и нужные темы брались в работу.

Однако не все секции работали стабильно и равномерно. Лидером в отчетном году по количеству и качеству мероприятий, итоговые материалы которых оказались востребованы в Администрации Президента, в Совете безопасности, в других органах федеральной власти, стала секция по международному сотрудничеству. Руководитель – член Комитета Совета Федерации по международным делам Морозов Игорь Николаевич, заместитель руководителя – профессор Вылегжанин Александр Николаевич.

Неплохо поработали секции транспортного и инфраструктурного развития, военной безопасности, социального развития. Многообещающе начали работу секция природопользования и экологической безопасности, секция научных исследований и технологий в Арктике и секция экономического развития. Однако несмотря на мощный кадровый состав, последующие темпы реализации плана в этих секциях несколько снизились, на что руководителям следует обратить внимание и исправить ситуацию в наступившем году.

Как я уже говорил в начале своего доклада, 28 октября 2015 года произошло преобразование экспертного совета в Совет по Арктике и Антарктике, и одновременно с прошедшими в сентябре выборами в отдельных регионах часть членов совета выбыла из ее состава, часть пришла им на смену. Кроме того, в новый состав совета были приглашены специалисты, которые активно с нами сотрудничали в течение последних нескольких лет.

Таким образом, у нас теперь будет обновленный состав совета и, следовательно, секции. Но все секции, которые были до сих пор, их наименования и функционал сохранены. В связи с вхождением в состав совета таких крупных специалистов по правовым вопросам, как Андрей Александрович Клишас и другие, создана еще одна секция, восьмая. Она получила название "Законодательное обеспечение социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации", и на роль руководителя этой секции предлагается как раз председатель Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству Андрей Александрович Клишас.

Основной функционал данной секции – это работа по иницилируемым нашим советом законопроектам, это, прежде всего, по закону о развитии АЗРФ, консультирование членов совета в разработке законопроектов и правовая экспертиза предложений по совершенствованию действующего законодательства. Такие предложения поступают регулярно от членов Совета по Арктике и Антарктике. Эта же секция, наверное, будет взаимодействовать (в основном) с институтом законодательства и сравнительного правоведения и помогать будет организовывать юридико-техническую работу в целом внутри Совета.

У вас в раздаточных материалах имеется предварительный состав руководителей секции, проект состава президиума нашего совета. И если у кого-то есть возражения или предложения по этим составам, то можно сейчас выступить или Вячеславу Анатольевичу передать вашу записку. Хочется передать слова благодарности Юрию Васильевичу Неёлову за его руководство секцией экономического развития, которую он передал Михаилу Николаевичу Пономарёву. У Михаила Николаевича есть надежный заместитель, Александр Николаевич Пилясов. Кроме того, в этой секции еще один крупный специалист по Арктике находится, профессор Павленко Владимир Ильич, и другие не менее уважаемые и известные люди. Это позволяет надеяться на мощную работу секции в текущем году.

Надеемся на то, что вновь сформированная секция по законодательному обеспечению социально-экономического развития под руководством Андрея Александровича Клишаса значительно повысит правотворческую отдачу нашего совета. Каждая секция в соответствии с положением о Совете может привлекать для работы профильных специалистов. Я хочу на это обратить внимание руководителей секции: можно расширяться, в этом деле никто не ограничивает. Можно организовывать временные рабочие группы, формировать таким образом кадровый резерв для обновления нашего совета.

У вас на руках есть предварительное распределение экспертов по секциям, и сейчас вы можете или заявить о своем участии в другой секции, или останется все как есть. Но сегодня по итогам

заседания мы должны подтвердить наименование и согласовать новые составы секций (Вячеслав Анатольевич их утвердит, как я уже говорил).

По итогам работы в 2015 году руководству Экспертного совета и руководителям секций можно рекомендовать:

Усилить системный подход к мониторингу профильных для секций ситуаций в Арктике, ответственности оценки остроты актуальности проблем, предлагаемых для включения в планы секций;

Координировать тематику планов секций первого полугодия с планами работы комитетов Совета Федерации на весеннюю сессию, касающейся Арктической зоны, в том числе предусмотреть экспертизу федеральных законов и иных нормативных актов, касающихся АЗРФ. Сейчас, когда планы всех секций готовы и представлены в сводном виде, есть возможность развести плановую тематику секций, чтобы избежать дублирования одних и тех же вопросов в разных секциях;

Руководителям секций способствовать налаживанию более тесного взаимодействия с Аппаратом Совета Федерации, особенно с аппаратами комитетов, у которых частенько бывает так, что отказываются, несмотря на то что у нас в положении записано, что работу обеспечивает Аппарат, в то же время иногда, когда касается конкретных вопросов в аппарате конкретного комитета, там происходит какое-то недопонимание. И поскольку члены Совета Федерации все в составе этих комитетов, наверное, имел бы смысл активизировать соответствующие аппараты;

Всем членам совета по Арктике, организующим или принимающим участие в арктических мероприятиях федерального и регионального уровня, настоятельно рекомендуется представлять материалы с этих мероприятий Председателю Совета. Эти материалы необходимы для учета при подготовке готовящихся решений Совета, его президиума, секций. Поэтому большая просьба получать их, возможно, в более полном объеме и передавать нам, а мы будем всех членов Совета знакомить;

Рекомендовать руководителям секций для повышения оперативности ввести в практику работы электронные дистанционные заседания секции;

Руководителям секций до конца первого полугодия проработать вопрос создания электронных банков данных. Это важный вопрос, потому что без банков данных секций мы не сможем создать свой банк в целом совета, а хотелось бы до конца года его все-таки сделать. Если получится, то выделить в секциях кого-то ответственного одного для создания этого банка, с кем можно взаимодействовать. Это было бы очень хорошо;

В самое кратчайшее время, до 10 февраля, закончить корректировку планов работ секций с учетом предложений, прозвучавших на данном заседании.

Надо отметить, что в своем большинстве члены совета ответственно и профессионально подходили к своим вопросам и принимали активное участие в работе секций и Экспертного совета в целом. Мы не ставили задачу назвать поименно активистов, отстающих, но в количественном выражении получилось так, что из 55 членов совета примерно 35–40 человек проявляли себя активно. Конечно, важно, чтобы эта пропорция в течение текущего года изменилась и приблизилась к 100-процентной отметке, чтобы все были активны. Ну, из тех, кто не проявлял себя, у нас уже часть отсеялась, поэтому они и не вошли в состав. А если так дело пойдет и дальше с отстающими, то в конце года, наверное, мы еще раз будем пересматривать состав, и опять кто-то отсеется.

Отдельное слово благодарности заслуживает деятельность члена совета Иванова Георгия Викторовича, который уже много лет исполняет функцию главного редактора ежегодного аналитического сборника нашего совета. Его сейчас в зале нет, он придет чуть попозже и доложит о структуре сборника.

В Совете у нас произошла смена ответственного секретаря. Исполнявший в течение прошлого года эти функции Владимир Иванович Скоропупов остается в совете в качестве его члена. Мы должны поблагодарить его за работу, которую он делал с горячим желанием и со всей его возможной отдачей.

В сложнейших финансово-экономических условиях с задачей по осуществлению основных арктических событий года, включая деятельность совета и Госкомиссии по вопросам развития Арктики, отлично справился коллектив журнала "Арктические ведомости" в лице члена совета Александра Александровича Игнатьева и генерального директора Галины Ивановны Сысоевой.

В заключение несколько слов об удостоверениях членов совета. К сожалению, Аппарат Совета Федерации недостаточно четко сработал в вопросе оформления удостоверений не только для нашего совета, а вообще для членов всех, переформированных в ноябре прошлого года, рабочих органов Совета Федерации. Но нас заверили, что в ближайшее время все удостоверения будут оформлены.

Доклад окончен.

В.А. ШТЫРОВ

Спасибо.

Уважаемые коллеги, может, у кого-нибудь есть вопросы к докладчику? Нет вопросов.

И.К. ЧЕРНЫШЕНКО

У меня есть.

В.А. ШТЫРОВ

Пожалуйста.

И.К. ЧЕРНЫШЕНКО

Уважаемый президиум, Алексей Геннадьевич! Я бы хотел в принципе поддержать отчет и отметить, что работы проведено много. И наш совет претерпевал в прошлом и в этом году определенные структурные, методические и кадровые изменения.

У меня вопрос заключается в чем?

Мой анализ и моя работа в совете показала, что сегодня в Российской Федерации существует около 30-35 федеральных рабочих групп, комиссий и иных образований, которые занимаются вопросами Арктики. Вот у нас 8, в госкомиссии – 9 или 10, есть в ассоциации полярников у Артура Николаевича, есть в Академии наук. И, в общем-то, я вхожу в три рабочие группы по госкомиссии по Арктике, мне кажется, мы немножко уже потеряли некое умение выбрать главное направление в этих комиссиях. Поэтому, не претендуя на то, что этот вопрос рассматривать в ближайшее время, но подумать, может быть, есть смысл укрупнить некоторые наши комиссии и группы в будущем.

Например, у нас появилась новая комиссия. Но, мне кажется, там законодательное и экономическое развитие Арктики – это не очень большие две проблемы разные. Или, может быть, транспортная комиссия могла бы работать вместе, тем более она транспортная и инфраструктурная, совместно работать с экономической комиссией. Или экология и наука – это тоже близкие темы. В силу того, что мы себя перегружаем иногда, не имея большого аппарата. Это одна из проблем.

И вторая проблема. Нам нужно как-то усилить координацию работу с аналогичными комиссиями в составе госкомиссий, в РКО(?), в ассоциации полярников. И я сегодня получил план работы комиссии по транспорту при Рогозинской комиссии, там 50-70 процентов мероприятий перекликаются с нашими постановками. Они тоже рассматривают и транспортный коридор во втором квартале, рассматривают авиацию.

То есть это просто как предложение на будущее – не уходить в раздробленность, а, наоборот, сконцентрировать наши ресурсы, не обеспеченные аппаратно-кадровым составом.

В.А. ШТЫРОВ

Игорь Константинович, Вы имеете в виду количество секций внутри совета? Вы называли все время слово "комиссия". Поэтому я переспрашиваю. Секции?

И.К. ЧЕРНЫШЕНКО

Да, секции в работе совета. Подумать. Не сейчас, а в принципе.

А.Г.Иванов

Если стоит вопрос, почему мы такое разделение сделали, то ответ такой. На самом деле не все могут быть универсальными специалистами даже внутри арктической темы. Есть люди, более подготовленные в правовых вопросах. И у нас тема юрико-технического оформления наших инициатив хромает сегодня. А если этой темой заниматься будет секция Андрея Александровича Клишаса, например, и поддерживать методически правотворческую работу всех остальных секции, в этом, я думаю, плохого ничего нет.

При этом никто не мешает членам одной конкретной секции участвовать в работе других секций. Единственное, о чем должна идти речь, о координации работы между секциями, чтобы все знали, когда какое мероприятие. Вот для этого мы и представили вашему вниманию планы секций. Можно их сейчас посмотреть и откорректировать.

В.А. ШТЫРОВ

Спасибо.

С МЕСТА

Я хочу поддержать. Нам надо и подумать, как нам регламент наших отношений с госкомиссией по Арктике, тут тоже есть вопросы.

В.А. ШТЫРОВ

Мы так поступим. Я напомню вам, какие секции создать при нашем совете, как разделить проблематику на отдельные блоки, это мы с вами решаем. Мы на одном из первых организационных заседаний приняли структуру секций. Теперь по ходу работы появились разные предложения. Пожалуйста, если есть необходимость, мы можем изменить. Это все в наших руках, давайте обоснование.

Что касается госкомиссии. У нас неплохое получилось взаимодействие на уровне госкомиссии и совета. Я вам говорил как оно осуществляется. И путем организации совместных мероприятий, и путем взаимного обмена экспертами (у нас члены госкомиссии являются членами совета и наоборот). И также тем, что мы рассматриваем вопросы в тесной координации и во взаимодействии. Некоторые вопросы, которые прорабатывает госкомиссия, рассматриваются у нас на совете, чтобы дать им правовую оценку и перевести их с языка идеи на язык закона. Но дело в том, что госкомиссия была в прошлом году впервые организована и проходила этап организационного становления: как работать, какой порядок работы и так далее. И в ходе этого этапа было принято решение организовать научно-экспертный совет при госкомиссии, который возглавил Артур Николаевич.

Вот здесь есть очень хорошее рациональное звено, совместить работу наших двух экспертных советов по некоторым вопросам, и совместную повестку сделать, и вместе вопросы рассматривать на уровне секций и так далее. Потому что у нас задача одна, но она разбивается на отдельные элементы. У госкомиссии по большей части такая нормативно-правовая задача на уровне исполнительных органов власти, а у нас законодательная. Иначе говоря, один и тот же вопрос мы рассматриваем с разных точек зрения: госкомиссия рассматривает с точки зрения организационно-сущностной, а мы должны превратить это все в закон. Или, наоборот, мы должны выступить с инициативой, а они посмотреть, как это превратить в практическое решение. Хорошо. Ну, что? Все в наших руках, и работа идет, она только лучше от этого станет. Мы договоримся, я думаю.

В.И. СКОРОПУПОВ

Вячеслав Анатольевич, можно?

В.А. ШТЫРОВ

Пожалуйста.

В.И. СКОРОПУПОВ

В ходе работы в течение года по организационной работе, с которой мы вначале столкнулись, в этом у нас существуют определенные проблемы взаимодействия и взаимоинформированности, связанной с деятельностью как членов совета, так и между секциями. У меня было бы предложение (в свое время по итогам полугодия отмечали), чтобы подготовить поправки совета (изменения) в раздел 5 Положения об организационной деятельности экспертного совета пункт о распределении обязанностей среди структур органов, которые обеспечивают деятельность совета. Это очень существенно, поскольку люди все общественники. Порой даже мы не можем собраться вместе 100-процентно и даже 50-процентно на заседании по проведению или ...*(неразборчиво)* совета. Это бы имело свое место по распределению обязанностей.

Второе. Здесь говорили о банке данных в вопросах и рассмотрении их. Это существенный электронный банк данных. И еще практику электронного виберинарного заседания, если в этом есть необходимость. Смысл в чем заключается? Сейчас эта система работы очень принята, люди находятся на местах, затраты небольшие, работа проводится централизованно, допустим, вот здесь по организации работы президиума, к информации подключаются члены экспертного совета при определенной его организованной информации и прочего. Проще отъезды, проще сбор и конкретнее решение вопросов по тем или иным тематикам.

Пункт у нас этот был записан в предложениях по итогам работы и отчете, можно было бы учесть. Вот это я имел в виду.

В.А. ШТЫРОВ

Хорошо.

Есть еще предложения? Пожалуйста.

А.М. БРЕХУНЦОВ

Понимая важность Арктики и ее такую огромную мощь, вероятно, не хватает здесь еще одной секции, связанной с информационными системами, и использование ... *(неразборчиво)* для того чтобы можно было бы всем одинаково понимать, что творится и делается на такой огромной территории.

В.А. ШТЫРОВ

Вот видите, одни говорят, что надо укрупнить секции, другие говорят - надо разделить. На самом деле, это обычное явление в теории и практике управления. Объект управления единый, но его можно бесконечно делить на разные части. Яблоко одновременно и кислое, и зеленое. Правильно? Смотря, что в данный момент интересует больше.

На самом деле, проблематика информационных систем деле очень важна. Ведь посмотрите: несмотря на то, что все мы занимаемся Арктикой, там происходит постоянная деградация жизни. Даже такие налаженные системы как телевидение и радиовещание, вдруг начинают сокращаться, сворачиваться, многие удаленные населенные пункты оказываются отрезанными от систем связи. То есть жизнь выдвигает разные задачи и в соответствии с их важностью и актуальностью можно, конечно и укрупнять секции, и разделять.

Но давайте сейчас приостановимся и зафиксируем то, что мы успели обсудить.

Пункт 1. В соответствии с нашей повесткой мы заслушали отчет о работе в прошлом году и утверждаем этот отчет. Так? Так. Хорошо.

Пункт 2. Мы должны решить вопрос о количестве и наименованиях, то бишь функционале секций. Предлагаю принять вариант, который мы обсуждаем, за основу и начать в этом составе работать. Планы работы всех секций у нас сформированы, в феврале уже будут мероприятия проводиться в некоторых секциях. А по ходу дела, в соответствии с тем, как мы обменялись мнениями, пожалуйста, формулируйте, формализуйте ваши предложения, кого с кем укрупнять, а кого от кого отделять. И на очередном заседании нашего Совета, мы примем соответствующие решения.

Пункт 3. По персональному составу и по руководителям секций в представленных материалах предложения также есть. Они были подготовлены с учетом опыта работы секций в прошлом году, здесь уже учтены ранее высказанные пожелания членов Совета перейти из одной секции в другую. Поэтому предлагаю, принять за основу предложенные персональные составы секций, а в дальнейшем корректировать и принимать решения в индивидуальном порядке.

С МЕСТА

Одну реплику можно?

В.А. ШТЫРОВ

Пожалуйста.

С МЕСТА

Я думаю, что Вы внесли правильное предложение. Мы напишем предложения, на следующем заседании рассмотрим. Я бы тоже хотел в ряде секций работать, где меня нет, но я думаю, что это можно решить в рабочем порядке постепенно.

В.А. ШТЫРОВ

Договорились.

Теперь по планам работы Совета и секций. Вы видите, что, как и в прошлом году, мы хотим провести два пленарных заседания Совета и два заседания президиума Совета. По сложившейся практике нашей работы в заседании президиума могут (хоть и не обязаны) участвовать не только члены президиума, но и любые другие члены Совета. Что многие и делают и поэтому заседания президиумов у нас всегда проводятся в расширенном составе. Поэтому у нас получится четыре таких больших заседания. Нет возражений? Нет.

Теперь посмотрите, пожалуйста, плановую тематику заседаний. Там есть два особенно важных вопроса – это рассмотрение на третьем заседании проекта закона об Арктической зоне, над структурой и концепцией которого мы с вами работали в прошлом году. Мы рассчитываем, что ко времени третьего заседания рабочая группа уже что-то сможет нам выдать в уточненном концептуальном и в конкретном постатейном варианте, и мы с вами это рассмотрим. Но этот вопрос надо будет рассматривать еще и отдельно на законопроектной секции.

А вот на втором заседании довольно туманно сформулирован пункт повестки о социально-экономическом развитии Арктики. Здесь мы предполагаем обсудить проект новой редакции

государственной программы развития Арктики. Мы пока не можем сформулировать, как это точно будет звучать, потому что пока есть только поручение Государственной комиссии министерствам и ведомствам внести проект новой программы. Будет ли это корректировка или это будет совершенно новая программа, они еще не определились.

Нам еще нужно продолжить работу по уточнению состава и границ Арктической зоны Российской Федерации. Тут очень много споров, точек зрения, критериев и так далее. Предварительно приняты претензии 8 улусов Якутии. По трем районам муниципальным Карелии тоже предварительная поддержка со стороны Минэкономразвития есть. Это конечно облегчает дальнейшую работу по этим муниципальным образованиям. Что касается Коми, Архангельской области и Красноярского края, то им предложено подготовить дополнительные обосновывающие материалы.

У нас все четче вырисовывается российская Арктика как объект государственного, регионального управления. И исходя из этого появляется задача анализа уровня социально-экономического развития и размещения производительных мощностей на территории Арктической зоны.

Можно и дальше перечислять стоящие перед нами задачи в текущем году, но главные мы назвали. Так или иначе все время будем работать в плоскости одной или другой задач, никуда не отходя от программы развития Арктики и создаваемого текста проекта закона.

Уважаемые коллеги, я предлагаю представленные планы работы утвердить.

Все согласны?

С МЕСТА

Нам недавно дали документы по совместному заседанию. И смотрю план работы госкомиссии по вопросам Арктики, у них как раз этот вопрос, о котором Вы говорили, о социально-экономическом, у них первым пунктом стоит – о проекте новой редакции государственной программы социально-экономического развития Арктики, срок – февраль. У нас стоит апрель. А секция стоит – первый квартал. Как раз секция, которая аналогичный вопрос задевает, все-таки нам участие в подготовке и принятии, а не догонять уже после того, как рассмотрены основные параметры.

В.А. ШТЫРОВ

Здесь логика действий какая? Сейчас они готовят проект новой редакции программы. Все арктические субъекты Федерации, все вовлеченные федеральные органы сейчас сдают свои предложения. На госкомиссии будет рассмотрен проект обновленной программы. Но он там не будет принят. Госкомиссия не имеет права принимать, принимать будет Правительство. После заседания госкомиссии проект еще раз будет откорректирован и его запустят на согласование министерств, ведомств, на согласование и так далее. Вот мы как раз тогда его и рассмотрим и также внесем свои предложения.

С МЕСТА

Поэтому и разница во времени.

Там Минэкономразвития ответственный. В течение подготовки и сбора информации, работы с субъектами наша секция, руководитель секции может принимать участие в этом. И тогда уже будет понятно нам для рассмотрения.

В.А. ШТЫРОВ

Правильно. Если у вас уже есть какие-то предложения и вы не можете их там реализовать, приносите, посмотрим. Я могу официально отправить их от имени нашего совета, или, если они того заслуживают, отправим их от Совета Федерации.

На этом мы заканчиваем дискуссию по организационным вопросам.

Уважаемые коллеги, приступаем к следующему вопросу повестки заседания – "Национальный арктический транспортный коридор: проблемы и перспективы. Вопрос создания национальной арктической контейнерной линии с опорными узлами в городах Мурманске и Петропавловске-Камчатском".

Докладчик – Пегин Николай Анатольевич, генеральный директор "Корпорации развития Камчатского края", новая такая структура появилась. Посмотрим, как этот вопрос смотрится с востока.

Н.А. ПЕГИН

Добрый день, Вячеслав Анатольевич, уважаемые члены президиума. Мне кажется, что сегодня ни для кого не является секретом и новостью, что международные судоходные линии являются самым дешевым и самым популярным видом доставки грузов по всему миру, занимая первое место в структуре мирового грузооборота. Сегодня удельный вес тоннажного транспорта в общем объеме перевозок грузов между Азией и Европой, по данным ООН, составляет примерно 99 процентов. И только 0,15 процента приходится на железнодорожный транспорт, совсем 0,01 процента составляют перевозки воздушным транспортом. При этом крупнейшим транспортным узлом между Азией и Европой остается Суэцкий канал, через который проходит почти 1 млрд. тонн грузов ежегодно, или порядка 10 процентов от всех мировых перевозок, что приносит порядка 5 млрд. долларов в египетскую казну, а в ближайшей перспективе будет приносить еще больше за счет открывшегося канала-дублера.

Для сравнения, через Панамский канал сегодня проходит около 300 млн. тонн груза, что приносит в казну государства примерно 2 млрд. долларов в год. Тем не менее огромный интерес к транзитным перевозкам по Северному морскому пути проявляют и наши восточные соседи, прежде всего, Китай, Япония, Южная Корея. Этот интерес определяется прежде всего преимуществами использования Северного морского пути. В сравнении с традиционными маршрутами, он и значительно короче, и при определенных условиях гораздо дешевле традиционных маршрутов.

Национальная арктическая транспортная линия в отличие от традиционного определения Северного морского пути представляет собой более широкое понятие и подразумевает формирование и развитие комплексного инфраструктурного проекта по организации международной транспортной линии с конкретными точками входа и выхода, коими могут являться Мурманский транспортный узел в западной части и Петропавловск-Камчатский транспортный узел в восточной части, а также серия опорных портов.

Российская Федерация на сегодняшний день активно не участвует в мировой торговле на морских традиционных маршрутах. Поэтому национальная арктическая транспортная линия может стать именно тем инструментом, который позволит России войти в этот рынок, предложив свой продукт. Организация такой транспортной линии в Арктике позволит интегрировать новый транспортный маршрут – международные грузовые перевозки между Азиатско-Тихоокеанским регионом, Западным побережьем Америки и Европой. Будет способствовать развитию территорий, сопряженных с Северным морским путем, обеспечит российское присутствие в Арктике и откроет доступ к ее ресурсному потенциалу.

Конечно же, для того, чтобы раскрыть уникальные транспортно-логистические преимущества и создать на Северном морском пути экономически эффективную транспортную линию, необходимо решить целый ряд ключевых проблем. Это недостаточная развитость инфраструктуры: портовой, логистической, аварийно-спасательной, гидрометеорологической, навигационной. В том числе необходимость прогнозирования ледовой обстановки и предоставление оперативного доступа к информации.

Сегодня, например, заказ карт необходимо провести за 10 суток и нельзя взять отдельные карты по зонам.

Второе. Необходимость разработки единых прозрачных правил пользования и безопасности, а также страхование соответствующих международному уровню, обеспечение контроля их выполнения на государственном уровне.

Третье. Ледокольная проводка. Доступная стоимость проводки, расширение флота. Необходима гибкая прозрачная единая тарифная политика обеспечения перевозок ледокольным флотом, выгодная перевозчикам и конкурентоспособная альтернативным маршрутам.

Сегодня трудно заранее рассчитать стоимость проводки. Она зависит от ледовой обстановки в каждой из семи зон. При этом заявка подается за 30 дней, и перевозчикам требуется предоставить еще большой пакет документов.

Еще. Для обеспечения нужд перевозчиков требуется строительство арктических контейнеровозов с ледовым классом не ниже Арктик-7 или новых атомных судов, способных обеспечить только перевозку не менее 2000 грузов за рейс, но и регулярную ледокольную проводку караванов.

Еще есть проблемы, сложности в организации проводки и получении разрешения, необходимость получения разрешения в администрации Севморпути на каждый проход. Срок подачи документов

для получения разрешения на проход не ранее чем за 120 дней и не позже чем за 15 до подхода к границе Северного морского пути.

Например, через Суэц документы на транзит подаются лишь единожды. Далее судну присваивается единый номер для всех последующих переходов, а стоимость транзита рассчитывается заранее и не меняется.

Многие из обозначенных проблем уже сейчас начинают решаться, в том числе в рамках принятого комплексного проекта "Развитие Северного морского пути", утвержденного в июне 2015 года Правительством Российской Федерации, который предполагает увеличение ежегодного грузопотока через Северный морской путь до 80 млн. тонн уже к 2013 году. Это, конечно же, оптимистично, но главное – рамка задана.

Для этого комплексным планом предусмотрено развитие 17 портов, меры по навигационному гидрографическому, гидрометеорологическому, аварийно-спасательному обеспечению судоходства в акватории Северного морского пути, обеспечению вопросов обороны, а также по разработке и строительству морской техники, систем и средств связи. Срок реализации этого плана – 2015–2030 годы.

Помимо этого сегодня ведется формирование стратегии развития Арктической зоны России и обеспечения национальной безопасности до 2025 года. Разработчик – Минэкономразвития. Создана Государственная комиссия по вопросам развития Арктики, одним из результатов работы которой в прошлом году, уже в конце года, стал список поручений министерствам по вопросам проработки развития потенциала Севморпути с точки зрения комплексного подхода, а именно разработки финансово-экономической модели по развитию Северного морского пути по маршруту Мурманск – Петропавловск-Камчатский, включая экономическое обоснование проекта и формирование планируемой грузовой базы. Во исполнение данного поручения и поручений Президента Российской Федерации Минвостокразвития в декабре прошлого года объявило конкурс на НИР по разработке концептуальных основ конкурентной модели развития Северного морского пути, который уже выиграл и будет осуществлять Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации совместно с международной консалтинговой компанией McKinsey.

Кроме того, прорабатывается вопрос организации экспериментального рейса атомного лихтеровоза "Северный морской путь" по маршруту Мурманск – Петропавловск-Камчатский, который может состояться уже в этом году.

Также активную работу по формированию предложений по развитию Северного морского пути ведет и Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона, генеральный директор которого является председателем рабочей группы по развитию Севморпути, созданной распоряжением министра Министерства по развитию Дальнего Востока.

Несмотря на все это, одна из ключевых проблем, а именно вопрос формирования механизмов регулирования и выделения... Остается проблема определения единого органа, контролирующего вопросы развития Северного морского пути, и эта проблема остается актуальной. Необходима также определенность в вопросе формирования единого оператора или управляющей компании такой линии, что может быть существенно и осуществлено на принципах государственно-частного партнерства, в том числе через создание консорциума с привлечением крупнейших международных транспортных компаний и госкорпораций. Единый оператор мог бы стать единым окном для перевозчиков, в его компетенции оказались бы все вопросы, связанные с формированием грузопотока, организацией и осуществлением транспортировки грузов через арктическую линию.

Таким образом, этот проект должен рассматриваться как совместный, комплексный проект государства и бизнеса, в который можно инвестировать, эксплуатировать и получать различные мультипликативные эффекты. Данный подход продиктован тем фактором, что международные морские перевозки – это прежде всего бизнес, и для обеспечения действительно комплексного развития Северного морского пути и привлечения перевозчиков нужно учитывать интересы бизнеса, который оперирует такими понятиями, как прибыльность, время доставки и сроки исполнения контрактов, надежность линий. Сами перевозчики не готовы взять на себя все риски организации такого крупного инфраструктурного проекта, поэтому для этого необходимо обеспечить соответствующие условия и гарантии для перевозчиков, чтобы им было выгоднее возить не через Суэц или Панаму, а через Северный морской путь.

Непосредственно суть создания такой линии заключается в консолидации грузов в портах-хабах на входе и выходе из арктических акваторий и организации транспортировки между ними грузов за счет ледовых шаттлов с использованием ледоколов или атомных лихтеровозов. Порты-хабы будут играть роль распределителя для дальнейшей транспортировки или перегрузки на международные линии. Доставка контейнеров из других регионов для перевалки на арктические контейнеровозы в указанных портах-хабах может осуществляться контейнеровозами более значительной вместимости и без ледовых подкреплений, что позволит обеспечить достаточно низкую себестоимость перевозок.

Уже после запуска проекта при наличии инфраструктуры и организованных схем перевозок транспортной линии возможно будет привлечь новых перевозчиков и инвесторов, как российских, так и иностранных, и обеспечить дальнейшее нарастание грузопотока по Северному морскому пути в соответствии с существующими планами и прогнозами.

В результате востребованность арктической линии будет расти за счет перераспределения грузопотока с существующих маршрутов прежде всего между Азией и Европой, где грузопоток составляет около 19 миллионов ТЭО(?). Например, из Японии и Кореи в Европу идет более 1 миллиона ТЭО грузов, это примерно 7 процентов Азиатского региона. А из Китая – более 8 миллионов ТЭО, это примерно 41 процент от всего Азиатского региона. Из них 50 процентов – страны северной Европы; в обратном направлении также большинство грузов, а именно более 50 процентов идет из стран северной Европы в Китай, Корею и Японию. Всё это – потенциальные потоки, которые можно перераспределить на Северный морской путь уже даже в самое ближайшее время.

Здесь нужно учесть и заявление китайцев об осуществлении перевозки через Северный морской путь до 15 процентов внешней торговли в ближайшие 10–15 лет, а это уже больше 350 млрд. долларов. Эти заявления дают повод для оптимизма, ведь Китай уже сегодня является самой активной страной (после России), использующей Северный морской путь. Так, например, за последние пять лет они перевезли более 900 тысяч тонн грузов по Северному морскому пути. Более того, обеспечение грузопотока по арктической транспортной линии возможно и за счет развития собственной грузовой базы Дальнего Востока Российской Федерации

По данным Минтранса, общая оценка грузовой базы Дальнего Востока через шесть лет уже может составлять более чем 200 млн. тонн, то есть возрасти примерно на 50 процентов по отношению к нынешним показателям. И здесь, в общем-то, эти прогнозы достаточно оптимистичны, но имеют базу. Те территории опережающего развития, которые сегодня уже приняты Правительством Российской Федерации и начинают реализовываться на территории Дальнего Востока, дают как раз основу для оптимизма данных прогнозов.

В этой связи необходимо уже сегодня проработать сценарий развития событий и разработать транспортные схемы доставки грузов для того, чтобы транспортная система региона могла эффективно перераспределить такую нагрузку. Здесь же хотелось бы отметить, что арктическая транспортная линия не будет конкурировать с Транссибирской железнодорожной магистралью, включая БАМ и проект прямого входа железнодорожных активов на Сахалин, так как первостепенной задачей, кроме транзитного назначения, является решение транспортных проблем развития экономического потенциала Западной и Восточной Сибири. И наоборот, страна будет обладать несколькими стратегическими транспортными коридорами для формирования пространственных межрегиональных связей экономических потенциалов запада и востока Российской Федерации: южный транспортный коридор (это Транссиб) и северный транспортный коридор (национальная арктическая транспортная линия).

Кроме всего прочего, это позволит освободить пропускной потенциал железнодорожного комплекса для перевозок как внутри страны, так и для экспортных и импортных грузопотоков из районов Урала, Западной и Восточной Сибири к западным и восточным портам.

Сегодня экономическое присутствие России в Азиатско-Тихоокеанском регионе ограничивается в основном поставками необработанного сырья, а также обслуживанием определенной незначительной части транзитных транспортных потоков между Европой и Азией. При этом со стороны азиатских стран есть заинтересованность в сотрудничестве с российскими предприятиями различного сектора. По этому направлению Дальний Восток может получить крупные инфраструктурные проекты, способные стать тем самым драйвером, который обеспечит активизацию экономики не только Дальневосточного региона, но и Российской Федерации.

Таким образом, уже в ближайшее десятилетие на базе мурманского и петропавловско-камчатского портов возможно формирование международных транспортных узлов, связывающих транспортные потоки Юго-Восточной Азии, западного побережья Северной Америки и европейских стран посредством транспортной линии, проходящей через Арктическую зону. В итоге это сможет дать значительный мультипликативный эффект для развития всех смежных отраслей экономики, позволит увеличить общий пассажиропоток и наладить конвейерное движение его.

И пользуясь тем, что Петропавловск-Камчатский сегодня прозвучал как один из транспортных узлов на данной линии, хотелось бы кратко осветить вопросы развития порта-хаба на Камчатке, который согласно предложенному сценарию играет особую роль при формировании комплексного проекта и организации постоянной международной транспортной линии.

Прежде всего Петропавловск-Камчатский – самый высокоширотный незамерзающий порт, расположенный в непосредственной близости с международными судоходными линиями из Северной Америки в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, и является, по сути, воротами в Арктику в северной части Тихого океана. Так, например, 70 процентов канадских грузов, а это около 200 млн. тонн проходит в отдалении 200–300 морских миль от берегов Петропавловска-Камчатского. Помимо удобного расположения, здесь есть возможность накопления, хранения, сортировки контейнерных партий при доставке обычными (без ледового класса) судами под российским, иностранными флагами до Петропавловск-Камчатского.

В.А. ШТЫРОВ

Николай Анатольевич, регламент.

Н.А. ПЕГИН

Я уже заканчиваю.

Кроме всего прочего, в августе 2015 года постановлением Правительства на Камчатке была создана территория опережающего развития, где порт является одним из основных проектов, который станет драйвером развития территории опережающего развития. В результате модернизации объем порта увеличится до 8 млн. тонн с перспективой увеличения.

И хотелось бы сделать определенные акценты по необходимым мерам. Первое – нам необходимо рассматривать арктическую контейнерную линию как крупный инфраструктурный проект. Второе – четко обозначить единый орган государственной власти, ответственный за реализацию создания арктической транспортной линии, и наделить его соответствующими полномочиями. Третье – создать единого оператора транспортной линии через Северный морской путь, и наделение его соответствующими полномочиями с привлечением как бюджетных, так и частных средств.

Включить результаты работы по разработке комплексного проекта по организации национальной арктической транспортной линии через Северный морской путь в Стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации. Определить единое наименование транспортной линии через Северный морской путь, а именно для обозначения линии мы предлагаем использовать термин "национальная арктическая транспортная линия".

И завершая, хотелось бы сказать, что из экспортера сырья, а именно это место стремятся сегодня закрепить за Россией, мы имеем уникальную возможность стать одним из ключевых участников глобальных торговых, производственных и транспортных потоков, осуществить связь между мировым центром производства АТР и мировым центром потребления Европа. Это новая сила. И формирование национальной арктической транспортной линии является важной частью по созданию новой геополитической ситуации в мире. Спасибо.

В.А. ШТЫРОВ

Спасибо, уважаемые коллеги.

Есть вопросы к докладчику? Пожалуйста.

Будьте добры, скажите, какую роль в организации этой работы движения Севморпути, которую вы сейчас делаете, может или должна играть полярная арктическая авиация в целях фактора обеспечения жизнедеятельности той арктической зоны, где живет население.

Н.А. ПЕГИН

Мне кажется, Вы сами ответили на этот вопрос. Во-первых, на сегодняшний день, скажем так, это и сектор... Мы не говорим о материковой части, где эта полярная авиация может максимально быть задействована, говорим о принципах сопровождения и обеспечения работы Северного

морского пути. Это и спасательные, и разведка. Это целый спектр. Ведь на сегодняшний день я опять же не открою, наверное, секрет, что любая проблема, которая возникает в Арктике, спасательные операции для локализации этих проблем носят характер федерального значения. Даже аппендицит или что-то более, уже сразу же... Нет системы и полярная авиация в этих условиях она незаменимый инструмент для решения этих задач.

В.А. ШТЫРОВ

Хорошо.

Игорь Константинович, Вы хотели задать вопрос? Нет?

Хорошо. У меня такой вопрос. У нас ведь есть так называемый закон о Севморпути и есть программа развития Северного морского пути. Так что же мешает нам в рамках этих документов создать систему, про которую Вы говорите?

Н.А. ПЕГИН

На сегодняшний день в связи с тем, что Вы не определили время, я передал в аппарат президиума наше предложение, передал наше предложение по законодательным актам, по которым сегодня не то, что должны, но могли бы быть рассмотрены изменения. На самом деле мы понимаем, что здесь как курица и яйцо. Нет грузопотока, потому что нет условий, и не формируются условия, потому что нет грузопотока. Сегодня загруженность атомного флота имеет принципиально локальный характер. Они считают, что они загружены работой. Те проекты, которые сегодня реализуются, уже в Арктической зоне, достаточно проработаны, и грузопоток, который они сегодня обеспечивают, и обеспечивает их работой.

На самом деле действительно одним из важных моментов здесь (я все-таки вернусь) является отсутствие единого органа, контролирующего реализацию, являющегося законодателем. Сегодня есть несколько площадок: в Совете Федерации, в министерствах, Государственная комиссия, но нет ответственного, кто будет отвечать за эту реализацию, кто будет реализовывать это, исполнять это. Поэтому законы есть, они интересны, но они не работают именно по этой причине, потому что любой проект эффективен только тогда, когда есть понятная система управления проектом.

В.А. ШТЫРОВ

Есть Администрация Северного морского пути.

Н.А. ПЕГИН

Сегодня система управления проектом Северного морского пути пока не работает.

В.А. ШТЫРОВ

Николай Анатольевич, есть Администрация Северного морского пути. Может быть, надо просто расширить ее функционал?

Н.А. ПЕГИН

На сегодняшний день это очень уважаемый орган, но он ограничен. Вы вспомните, как работал Главсевморпуть накануне... Я вот хотел это сказать.

В.А. ШТЫРОВ

Я это помню.

Н.А. ПЕГИН

Да, вот накануне любого сезона уже формировались графики вплоть до окончания экспедиции. Что же сегодня Северный морской путь? Он сегодня даже не регламентирует, он выполняет функцию продавца. Все. Других полномочий у него сегодня фактически нет. Уважаемая организация, но ей недодали компетенций, она не является центром компетенций.

В.А. ШТЫРОВ

Вопрос на самом деле серьезный и у него есть две части. Первое. Вы правильно говорите о том, что нет выделенного субъекта управления, кто бы этой темой занимался. Вот, допустим, возьмем деятельность Министерства по делам Востока. Как бы его ни критиковали со всех сторон, но в принципе под его началом появились такие первые ростки. Неизвестно, что с ними будет: может, они и завянут, но уже создаются эти пресловутые ТОРы, Владивосток получил статус открытого порта, скоро гектар земли будут выделять. Я уже не говорю про стройки, которые там идут по другим линиям. При всем этом министерству этому недостаточно полномочий. Например, оно не контролирует, что происходит в транспортном комплексе и не отвечает за это. Или, предположим, какие медицинские центры создаются, министерство опять ни при чем. Но оно все-таки как орган управления что-то на Дальнем Востоке сдвинуло. А у нас, в Арктике, такого органа к сожалению нет. Это касается разных проблем, не только Северного морского пути. А если взять Северный

морской путь, то кажется, на первый взгляд, что Администрация Северного морского пути – это и есть не только оператор Севморпути, но вообще главная организация в Арктике. Но совершенно очевидно, что Администрация Северного морского пути играет совершенно другую роль, чем раньше Северный морской путь играл при Папанине. Главсевморпуть был организатором всей жизнедеятельности в Арктике.

С МЕСТА

Корпорация была.

В.А. ШТЫРОВ

Главной и первоочередной его задачей было продолжить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингового пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечивать безопасность плавания по этому пути. А новая Администрация Северного морского пути отвечает только за безопасность плавания и защиту акватории от загрязнения с судов, но не отвечает за организацию грузовых и пассажирских перевозок, за ледокольное сопровождение, за состояние береговой инфраструктуры и прочее.

Эти функции сейчас разделены. Вы если бываете на Дальнем Востоке, можете приехать в любой порт... Возьмите порт Ванино. Кто там главный? Вам скажут – администрация порта. Вы придете, и там будет сидеть действительно самый главный, но отвечает только за порт и не отвечает за перевозки. Его не волнует, кто, сколько перевез цемента, груза, железа и так далее – это делают коммерческие структуры. Он отвечает за порядок, чтобы его портовое хозяйство выполняло все правила и перевозчики на его территории выполняли правила.

То есть у нас нет специального органа управления, который занимался бы комплексным развитием Северного морского пути. Может быть какая-то из компаний - "Атомфлот" или "Совкомфлот", выступит инициатором этого проекта? Но проект должен развиваться по стадиям. Наивно думать, что если завтра мы в Арктику направим триллион рублей и создадим самый нужный там порт, то это решит все вопросы развития Севморпути и создания контейнерной линии. Нет, все развиваться параллельно, в том числе и контейнерные перевозки – надо вначале сделать одну проводку, затем вторую, третью. По мере того, как вы будете приучать перевозчиков к этому пути, параллельно с этим надо развивать инфраструктуру.

Но давайте мы сейчас послушаем других участников заседания, а потом сформулируем наши рекомендации.

Игорь Константинович, пожалуйста.

И.К. ЧЕРНЫШЕНКО

Уважаемые члены президиума, уважаемые коллеги! Я выступаю немножко от секции транспортно-инфраструктурного развития. После такого достаточно расширенного доклада я бы не хотел углубляться в отдельные детали, просто хотел бы обозначить некоторые проблемы, которые, на мой взгляд, являются важными в этом вопросе. Вообще, вопрос транспортного развития Арктики является стержневым. Если мы вспомним стратегию, основы, вспомним Послание Президента прошлого года – везде говорится о Севморпути, о необходимости развития транспортной составляющей Арктики на базе Северного морского пути.

В целом транспортное развитие Арктики связано со многими компонентами – это и морская транспортная составляющая, это и железнодорожный транспорт, это и авиационный транспорт, это речной транспорт, это и трубопроводный транспорт. Мы сегодня говорим об одной узкой проблеме... я вам просто покажу две монографии большие, которые связаны с транспортно-инфраструктурным потенциалом российской Арктики, – это то, что издано коллективом Кольского научного центра в 2013–2014 году, свежие наработки, и наш коллега Михаил Викторович тоже издал совсем недавно (у многих, наверное, есть) "Арктика. Экономическое измерение", где транспортная составляющая во всех ее производных очень и очень подробно представлена. Поэтому то, что мы сегодня в рамках нашего совета обсуждаем одну из важнейших

составляющих, то есть транспортный национальный коридор, базирующийся на Северном морском пути, это понятно и актуально.

Что бы мне хотелось сказать? Что в принципе сегодня Северный морской путь и транспортные морские пути в Арктике востребованы исторически, у нас Северный завоз традиционно, плюс многие технологические перевозки "Норильского никеля", плюс каботажное плавание – это было всегда. Сейчас у нас новые вызовы, новые возможности. Это прежде всего разработка шельфов в арктических территориях углеводородного запаса. Я говорю об Обской губе, Сабетте, "Приразломной".

Сегодня мы имеем достаточно большой объем перевозимых грузов, в этом ключе связанный с нашей оборонной деятельностью, усилением присутствия России в Арктике. Бесспорно, сейчас тема обсуждается (я не знаю, почему вы не сказали) перевозки рыбы с Камчатки в Мурманск. Обсуждалась она, проводили в Мурманске достаточно большое совещание. То есть у нас новые пошли составляющие, которые эту тему делают все более и более актуальной.

В то же время создание этого транспортного коридора, особенно с контейнерным акцентом, на мой взгляд, – достаточно сложный процесс, и здесь очень много есть составляющих. И сначала я просил, может быть, выступить после выступления Министерства транспорта, которое тоже является ключевым в разработке этого вопроса.

У меня есть очень много вызовов очень многих проблем, от которых нам не уйти. Первая проблема – это все-таки экономика этого процесса. Потому что как бы мы ни говорили о политической, государственной, об организационной составляющей, пока не будет работать реальная экономика... Вот говорили здесь: 60 млн. тонн, 80 млн. тонн. Но это не контейнерные перевозки. Речь идет больше всего о транспортировке углеводородного сырья. Это речь идет о новых судах, которые строятся. И здесь на ближнем плече, здесь не Петропавловск. Речь идет о том, чтобы выйти на газопроводные новые мощности, чтобы нефть переваливать на танкеры. Речь идет о строительстве новых железнодорожных составляющих, чтобы не только построить два крайних хаба – Петропавловск-Камчатский и Мурманск, но и какие-то два перевалочных, где бы эта контейнерная линия могла бы использоваться.

То есть экономика этого процесса достаточно серьезная. И то экспертное сообщество, которое мы привлекали для того, чтобы оценить перспективность этого контейнерного процесса, она очень и очень противоречива. Многие сегодня считают, что контейнерные перевозки, у меня есть данные, они сегодня проигрывают в экономике и железнодорожным перевозкам. И если не будет работать это, мы не сможем продвигать этот проект достаточно обоснованно в будущем.

Следующее – это портовые хозяйства, бесспорно. Если мы рассмотрим комплексно развитие Севморпути, там много портом предполагается дооборудовать, все-таки есть необходимость, и это уже звучало, что продолжение работы над комплексным планом развития Севморпути, особенно портовые хозяйства и строительство хороших перевалочных пунктов, контейнерных хабов в Мурманске, вот Мурманский транспортный узел... Мой коллега – заместитель губернатор Мурманской области об этом будет говорить, что необходимы серьезные вложения. И есть правительственные решения. То же самое в Петропавловске-Камчатском.

Мне бы хотелось сказать, что важное значение, бесспорно, играет экспериментальные рейсы, которые предлагает "Росатом" на Севморпути, лихтеровоз, который стоит, он готов к эксплуатации. В конце этого года на перегоне Мурманск – Петропавловск (октябрь-ноябрь), об этом тоже будет Станислав Акимович говорить, здесь тоже есть вопросы. Сегодня в таком политическом плане это можно провести, в административном, финансовом плане обеспечить. Надо посмотреть, чем будем его загружать, насколько он будет эффективен и востребован с учетом постоянного, регулярного движения.

Мне кажется, очень интересно, я говорил при обсуждении первого вопроса, что мы работаем иногда параллельно с общими структурами, и вот план работы рабочей группы по развитию транспортной системы госкомиссии предполагает рассмотрение аналогичного вопроса во втором квартале – о проблемах развития единой арктической транспортной системы Российской Федерации, обеспечивающей регулярный маршрут от Мурманска до Петропавловска-Камчатского. То есть с учетом их возможностей, гораздо более мощных, чем наши, этот вопрос будет рассмотрен. И там же во втором квартале будет рассмотрен вопрос о ходе реализации комплексного проекта развития Северного морского пути, который утвержден Правительством в

июне 2015 года. То есть эти вопросы сопряжены с сегодняшним нашим обсуждением, и это очень важно.

И в заключении. Я сказал о том, что тема перспективная, интересная. У нас есть политическая воля, есть задача, поставленная Президентом, и в стратегии, что этот путь надо осваивать и развивать. Но очень много составляющих. В основном большинство из них связано с экономикой и финансированием этих проектов. И на этом этапе мне представляется это одной из главных проблем. Нам по этому пути нужно идти, определять задачи, оказывать содействие нашими методами, Совета Федерации, законодательным обеспечением. Но тем не менее баланс между экономикой и политическим государственным решением очень сложный. И здесь надо объединить все наши усилия.

Я надеюсь, что мы по этому пути пройдем. Но путь очень сложный. И хотелось бы пожелать нам успехов, чтобы транспортная линия Севморпути с использованием контейнерных перевозок смогла бы составить конкуренцию не только Панаме, но и двойному Суэцкому каналу и всем другим транспортным коридорам. Есть к этому перспектива. Очень много практически вопросов, которые необходимо решить.

Спасибо.

В.А. ШТЫРОВ

Спасибо.

Я предоставляю слово Ключеву Виталию Владимировичу, заместителю директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта России.

Виталий Владимирович, по возможности постарайтесь дать ответ на предложение представителя Камчатки.

В.В. КЛЮЕВ

Спасибо, Вячеслав Анатольевич.

Уважаемые члены Совета по Арктике и Антарктике! Вопрос использования Северного морского пути в последние годы стал популярным как на национальном, так и на международном уровне. Действительно, как арктические, так и очень экваториальные страны типа Сингапура, Кореи проявляют все больший интерес как, собственно, к судоходству в этой акватории, так и к реализации инфраструктурных проектов на побережье Северного морского пути.

Я бы хотел напомнить, уважаемые коллеги, что в соответствии с российским законодательством юридически Северный морской путь является именно акваторией с четко обозначенными границами, в которой установлены особые правила плавания или правила судоходства в силу климатических особенностей этой акватории. Это не объект, у которого есть экономические свойства, это акватория – водная поверхность, которая покрыта льдами, и в силу этого можно установить особые правила плавания. Именно в этой парадигме построено как международное право в этом смысле, так и наше национальное.

Большая часть Северного морского пути является акваторией со свободой судоходства в силу международного права, а, значит, Российская Федерация не обладает на Северном морском пути исключительными правами на судоходство. В этом смысле, коллеги, такое прямое сравнение Северного морского пути с Суэцким или Панамским каналами представляется не вполне корректным. И Суэцкий, и Панамский каналы взимают плату просто за проход, за то, что судно прошло каналом берется определенная плата. За проход судна по Северному морскому пути плату ввести невозможно.

С точки зрения реализации судоходства и безопасности мореплавания в России создана, на наш взгляд, понятная, простая, соответствующая международному праву система, построенная на принципе недискриминационного доступа в акваторию Северного морского пути. Этот принцип недискриминационного доступа закреплен в Международной конвенции ООН по морскому праву 1982 года, стороной которой Российская Федерация является.

Хочу проинформировать, уважаемые коллеги, что с 1 января 2017 года вступает в силу принятый недавно Международной морской организацией так называемый Полярный кодекс. Полярный кодекс регулирует требования к судам и некоторые особенности судоходства в полярных водах и является обязательным международным инструментом. Это означает, что все морские суда (российские, нероссийские) должны удовлетворять этим требованиям. Российские правила плавания по Северному морскому пути, которые изданы Минтрансом во исполнение Кодекса

торгового мореплавания, куда внесены поправки в части Северного морского пути, полностью соответствуют этому международному документу, называемому Полярный кодекс.

Переходя к контейнерным перевозкам, необходимо иметь в виду, что мировые контейнерные перевозки обладают рядом особенностей по сравнению с иными видами перевозок пассажиров, балкер, генгруз, нефть и газ. С точки зрения грузоотправителя, определяющими для контейнерных перевозок является прежде всего наличие грузовой базы, грузового потока как в прямом направлении, так и в обратном, если мы говорим о линии. Это гарантированное расписание. Не означает, что контейнер должен прийти быстрее или медленнее, он должен прийти точно в срок, который оговорен в этом расписании. Скорость доставки до последнего времени была крайне важным элементом контейнерных перевозок, но в последнее время скорость перевозок сильно снижается. Если раньше контейнеровозы ходили 18–20–22 узла, то сегодня средняя скорость перемещения контейнеровозов по миру составляет 9,5 узлов, максимум 10. В силу экономии энергоносителей. Очевидно, что важным элементом является комплексность или логистика (доставка от двери до двери), что всегда должно рассматриваться в предложении именно контейнерных перевозок, а также регулярность или точнее говорить круглогодичность. И самым важным, наверное, элементом является стоимость. Бизнес, ведь он простой до примитива, там где дешевле, он туда и протекает. Именно так устроен и контейнерный бизнес.

В последние годы из-за общей мировой ситуации в экономике контейнерный рынок перевозок имеет негативную тенденцию. Рынок переполнен предложением контейнеровозов. Фрахтовые ставки на перевозку контейнера из Азии в Европу достигли своего минимума, и сегодня, я могу в деталях ошибиться, но около 1800 долларов, чтобы из Китая до Европы дотащить один ящик. При этом продолжается тенденция увеличения вместимости вновь строящихся контейнеровозов. В 2015 году вошел в эксплуатацию контейнеровоз вместимостью 19 тысяч 20-фунтовых контейнеров и заложены уже в проекты, строятся с вводом в эксплуатацию в 2018 году 22 тысячи контейнеров такого объема суда.

Увеличение размеров судов, именно контейнеров, продолжается, хотя не так сильно, как это раньше было.

Создание контейнерной линии для работы на Северном морском пути с хабами на Западе и Востоке, конечно, крайне интересный проект.

Хочу вас проинформировать, что мы не оригинальны в этом. Совсем недавно в Рейкьявике в рамках проекта "Арктический круг", если правильно его называю, а затем в Сингапуре аналогичная конференция состоялась (Артур Николаевич участвовал, наверное, в Рейкьявике, а я в Сингапуре был). Аляскинцы, один из исследовательских институтов вышел с предложением, с идеей, с проектом построить аналогичную линию, но с другими оконечностями: это порт Кодиак на Востоке и норвежский Киркенес на Западе.

В этом смысле мы должны отдавать себе отчет, что мы не одиноки. И еще раз обращусь к началу своего доклада или выступления, что акватория Севморпути в большинстве своем является акваторией со свободой судоходства.

Поддерживая идею проекта в целом, трудно согласиться с предлагаемыми мерами по ее реализации прямо сейчас. Игорь Константинович перехватил у меня основополагающие вещи, на которых должны базироваться подобные вещи, это прежде всего экономика. Мы должны понимать, что этот проект не одинок, он будет существовать в конкурентном рынке не только с Суэцким и Панамским каналом, но и в конкурентном рынке именно на этой акватории, и экономика должна быть посчитана прежде всего до принятия каких-либо административных мер, что предлагается. Лучше, наверное, разработать сначала экономическую модель, в которой базовыми элементами должна быть грузовая база проекта.

При этом нужно понимать, что линия будет работать в конкуренции и в сложных климатических условиях. Мы на уровне Министерства транспорта проводили очень оценочные мероприятия, что могло бы быть. Мы должны себе отдавать отчет в том, что судно, которое будет эксплуатироваться, если такая линия будет существовать (она будет существовать, у меня сомнений в этом нет, вопрос только когда и как), оно будет очень особенным. Такое судно должно иметь ледовый класс, и главный докладчик об этом говорил, а суда ледового класса абсолютно неэкономичны, экономически бесполезны на любых других маршрутах. Это очень нишевая тема. Только в этой нише такие суда смогут работать, а следовательно их загрузка должна быть

круглогодичной и максимальной, и уж точно 2 тыс. ящиков на судно – это неработающая схема. Очень и очень аккуратно нужно поработать с судами.

Таким образом, три элемента, на наш взгляд, на которые нужно обратить внимание в этом проекте.

Первое – это хабы. Они сегодня не имеют предлагаемые порты, как бы мы их не хвалили, как бы мы о них не говорили. Такой инфраструктуры у них нет, ее нужно создавать, если не с нуля, то близко к этому. Это судно, которое будет стоить довольно приличных денег, и оно нигде больше эксплуатироваться не сможет, только в этой нише, и оно должно максимально по времени использоваться. И это дальнейшая логистическая схема с грузовой базой, когда в хаб привезли, куда это все девать дальше.

Уважаемые коллеги, я думаю, что проект интересный, нужный, важный, но требует существенной экономической проработки. Спасибо за внимание.

В.А. ШТЫРОВ

Хорошо. Спасибо.

Пожалуйста, Стратий Григорий Иванович, заместитель губернатора Мурманской области.

В.В.МИХАЙЛИЧЕНКО

Я хотел Виталию Владимировичу сказать, мы же в законе записали, что Северный морской путь является национальной транспортной магистралью.

В.В. КЛЮЕВ

Да, но это не изменило конвенцию, где написано, что экономическая зона не является зоной свободой судоходства.

В.А. ШТЫРОВ

Чтобы мы не спорили, я прошу вас обратить внимание на нашу повестку. В ней говорится о создании контейнерной линии. Эта грузовая линия и акватория Северного морского пути – два совершенно разных предмета для обсуждения, давайте все таки вернемся к предмету, обозначенному в повестке.

Пожалуйста.

Г.И. СТРАТИЙ

Добрый день, уважаемые члены президиума, уважаемые коллеги, приветствую всех от имени правительства Мурманской области!

В дополнение уже к сказанному Игорем Константиновичем и другими выступающими хочу коротко проинформировать вас о текущем состоянии развития порта Мурманск и готовности к реализации этого проекта, который мы сегодня обсуждаем. Ну и представить наши некоторые предложения.

Хочу сказать коротко, что транспортная инфраструктура Мурманской области и порта Мурманск конкретно способна обеспечить полномасштабную реализацию транспортно-транзитного потенциала страны за счет становления системы международных транспортных коридоров, важнейшим из которых является Северный морской путь. Для организации морских торговых путей, уже об этом говорилось, необходимо создавать крупные узлы. И вот два из них мы сегодня обсуждаем – это Мурманск и Петропавловск-Камчатский.

Незамерзающий глубоководный порт Мурманск – это единственный порт в Европейской части России с коротким и удобным доступом к океанским магистралям. На сегодняшний день в порту переваливается уголь, нефть, нефтепродукты, минеральные удобрения и в незначительном количестве генеральные грузы, рыба и рыбопродукция. При этом более половины общего грузооборота на уголь, руду и минеральные удобрения приходится.

При реализации всех планов компаний-операторов и инвесторов мы видим по просчитываемой схеме, что грузооборот порта может быть от 63 млн. тонн до 74 к 2025 году.

И в целях реализации госпрограммы освоения ресурсов углеводородов в порту уже размещены базы обеспечения "Роснефти" и "Газпрома", а также сейчас на западном берегу Кольского залива ведется работа по созданию центра строительства крупнотоннажных морских сооружений компании "НОВАТЭК".

У нас реализуется очень масштабный проект в целях развития именно портовой инфраструктуры – комплексное развитие Мурманского транспортного узла. Проект в рамках федеральной целевой программы развития транспортной системы России на 2010–2020 годы. В рамках проекта

предусмотрено создание железнодорожной инфраструктуры, создание новой ветки на западный берег Кольского залива. Также строительство угольного и контейнерного терминалов. Проект реализуется на основе государственно-частного партнерства. И сегодня фактически ведется строительство очень активно железнодорожной линии станции Выходной – станции Лавна общей протяженностью 46 километров.

У нас есть инвесторы для строительства угольного терминала. Но пока нет инвестора для строительства контейнерного терминала. И это, конечно же, имеет прямое отношение к обсуждаемой сегодня теме.

Я могу с уверенностью сказать, что порт Мурманск обеспечит погрузку экспериментального рейса. Но для ритмичной работы, тем более линии контейнерной, строительство нового контейнерного терминала критически важно. Поэтому проект комплексного развития Мурманского транспортного узла необходимо реализовать в полном объеме. Это стратегическая государственная задача, что неоднократно подчеркивал наш Президент. И, как я уже отметил, это даст мощный импульс для развития свободных, не занятых территорий порта Мурманск, именно западного берега Кольского залива.

Основу контейнерной грузовой базы могут составить каботажные перевозки между российскими портами Мурманск, Петропавловск-Камчатский, Владивосток, Восточный Магадан, импортные перевозки между российскими и азиатскими портами, транзитные перевозки грузов иностранных фрахтователей и другие, о чем сегодня уже говорилось.

И я поддерживаю всех выступающих, что нужно серьезно поработать над грузовой базой, чтобы обеспечить в полном объеме необходимую загрузку этой контейнерной линии для ее экономически обоснованной работы.

Подводя итоги, я хочу отметить, что для развития контейнерных перевозок у порта Мурманск есть все необходимые предпосылки. Проектом комплексного развития Мурманского транспортного узла предусмотрено строительство контейнерного терминала. Без включения в портовую деятельность пока мало освоенного западного берега Кольского залива невозможно организовать перевалку генеральных грузов и контейнеров.

Ну и, кстати, я тоже хотел бы добавить к информации, что наши соседи, они действительно не дремлют. О норвежских планах, канадских было сказано предыдущим докладчиком. Есть еще другая информация о том, что Исландия и Германия договорились о сотрудничестве в рамках строительства нового незамерзающего глубоководного порта в Исландии, который может стать важным транспортным узлом. И в частности, это было в октябре прошлого года, предполагается, что он будет иметь три основные функции: как базовый порт для нефтегазовых разработок в Арктике, транспортный узел для трансарктического судоходства и сервисный порт для морской добычной промышленности и арктического судоходства. Также планируется включить в инфраструктуру станцию по бункеровке СПГ. И они нарисовали из России в том числе СПГ уже себе грузы, так сказать, предположительно, как они об этом мечтают, и поисково-спасательную базу.

С учетом изложенного предлагаю внести в проект решения, он, на мой взгляд, очень взвешенный, и мы его поддерживаем, именно сакцентировать внимание на следующем, что Минвостокразвития, другим заинтересованным федеральным органам власти проработать вопрос формирования потенциальной грузовой базы для организации контейнерных перевозок по Северному морскому пути с использованием портов Мурманск, Петропавловск-Камчатский и других дальневосточных портов. Ну и отметить, прошу внести, он, может, есть, чуть переформулировать, отметить важность реализации проекта комплексного развития мурманского транспортного узла в полном объеме, включая строительство контейнерного терминала. Благодарю за внимание.

В.А. ШТЫРОВ

Спасибо.

Пожалуйста, Михайличенко Владимир Владимирович, вице-президент Некоммерческого партнерства по координации использования Северного морского пути.

В.В. МИХАЙЛИЧЕНКО

Я прежде всего хочу поблагодарить, что дали возможность мне выступить.

У вас есть моя справка, мы, конечно, поддерживаем полностью, что такая линия должна работать, и хотел обратить ваше внимание на то, как важна организация и проведение этого экспериментального рейса.

Получилось так, что наше судно, на котором мы работали, оно часто принимало участие, было новое судно, в таких экспериментальных рейсах. Одним из первых это был рейс на Ямал в Харасавэй. Тогда даже многие не знали, где это и как это. И именно то, что это был рейс... В чем важность экспериментального рейса? В том, что там в течение его выполнения возникают неожиданные проблемы, которые надо быстро решать, или, может, в самом рейсе есть такие вещи, которые подсказывают решение, которое надо использовать обязательно.

Я хочу сказать, что, например, следующим рейсом – это был комплекс рейсов, это Енисей – Дудинка. Там постепенно была организована круглогодичная навигация. И в момент их выполнения ставились новые задачи. Первая была, что там определяли сроки, потом увеличивали размер судов, было необходимо сделать на углубление точки критической Турушинский пережат. И в результате те 500-600 тыс. тонн цветных металлов, которые лежали в Норильске полгода без движения, в результате Дудинка стала первой в мире, я не боюсь этого слова, потому что в арктических условиях порт, который работает круглогодично... Ну, вот в 1974 году к ней присоединилась еще и Сабетта. Экспериментальный рейс... Иногда получается эффект отрицательный. Но это тоже открытие. Так, например, в 1970 году Америка и Канада сделали проект "Манхеттен". В то время был построен 100-тысячный танкер, на Аляске была найдена нефть и можно ли по северо-западному проходу его провозить? Оказалось, что нет.

И поэтому была труба сделана.

Еще у нас, например, вывоз газоконденсата был ...*(неразборчиво)*. 1998 год, из Обской Губы, кстати, из Сабетты. Это тоже дало толчок. Поэтому я думаю, что нужно обязательно организовывать именно такой рейс. Но, как Григорий Иванович сказал, конечно, Мурманск, он готов. Что говорится о Петропавловске, это будет делать очень сложно. Получилось, что я начинал работу на Дальнем Востоке, работал там на грузопассажирском судне, два раза в месяц мы заходили в Петропавловск. И на рейде выгружали грузы и людей высаживали в сетках. Поэтому в Петропавловске есть очень опасное явление погодное – это очень сильный ветер штормовой. Допустим, он дует два балла, а в течение 15-20 минут он может быть уже девять баллов. Поэтому тут смотришь: единственный выход – уходить в море.

В.А. ШТЫРОВ

То есть надо делать пробный рейс. Так?

В.В. МИХАЙЛИЧЕНКО

Обязательно делать пробный рейс.

А.Н.ЧИЛИНГАРОВ

Владимир Владимирович, он был капитаном "Павла Пономарева" в 1976 году, когда мы делали экспериментальный рейс. А я был руководителем этой экспедиции. Поэтому весь опыт мы готовы передать.

В.В. МИХАЙЛИЧЕНКО

И разрешите, я скажу буквально два слова. Рыба. Я считаю, что рыба, все-таки будет такой груз. И в прошлом году был маленький рейс такой, может быть, его многие не заметили. Судно из Норвегии в Японию перевезло рыбу. И из Японии они зашли в Петропавловск, загрузили и рыбу в Петербург.

И теперь я хочу сказать, как бывший начальник администрации, что администрация Севморпути, которая сейчас есть, это совсем не та, которая была, потому что та администрация, там и пункт был, что она отвечала за все рейсы, за все новое, что делается в Арктике. Причем назначал начальника премьер-министр. И она была не в министерстве, а при министерстве. И Дмитрий Олегович в своем докладе это отметил, что надо усиливать ее. И я думаю, что мы сейчас уже готовим предложения.

А о том, что говорили в отношении того, какой орган создать. Мы тоже задумаемся, но нам представляется, что мы будем работать, это будет государственный холдинг, чтобы было там и государство. Государство должно больше участвовать в перевозках и больше получать от того, что Севморпуть...

Спасибо.

В.А. ШТЫРОВ

Спасибо, Владимир Владимирович.

Пожалуйста, Александр Андреевич Кугаевский, директор финансово-экономического института Северо-Восточного федерального университета имени М.К. Аммосова.

А.А. КУГАЕВСКИЙ

Уважаемый Вячеслав Анатольевич, уважаемые коллеги!

Чрезвычайно интересная тема, которая сегодня стоит в повестке дня, в том числе вопрос о создании хабов. По Петропавловску-Камчатскому сейчас Владимир Владимирович напомнил, действительно подходы к Петропавловску очень тяжелые, потому что 30 лет назад в конце 70-х годов мы очень активно занимались развитием Северного морского пути и использованием для завоза грузов в Республику Саха (Якутия). Тогда не было еще даже разговора о железной дороге до города Якутска, и этот Северный морской путь представлялся в тех технологических схемах, вроде как спасение для республики. И даже были такие горячие головы, которые утверждали: "Всё, теперь Лена нам не нужна, она мелеет постоянно. Будем возить по морю". Потом все это закончилось, и республика занялась обоснованием строительства железной дороги до города Якутска, которая все разрешила.

Сегодняшние вопросы, которые обсуждаются, они обсуждаются немножко в другом плане. Для нас Северный морской путь, для тех, кто раньше им занимался, это практически прибрежное плавание. Это каботаж малый в пределах досягаемости берега.

Сегодня мы в основном говорим о Северном морском пути и об одном из вариантов его – это высокие широты, которые позволяют ходить круглый год.

В прошлые годы, когда Северный морской путь действительно являлся одним из основных направлений завоза груза в Якутию, у нас были две большие проблемы: это Таймырский ледяной массив и Айонский ледяной массив. Причем Айонский массив был самый противный. Его пройти всегда было очень трудно, вечно возникали проблемы, даже до Певека дойти на Чукотке очень трудно, потому что он все время мешал, не говоря о том, что при нашей жизни там тонули суда, затертые во льдах.

Но сегодня мы говорим о том, что Северный морской путь все больше привлекает внимания, действительно это так, и все больше он становится реальным, потому что современная техника и средства навигации и прочие вещи позволяют надеяться на то, что он заработает.

Сейчас я хочу представить некоторые соображения о развитии этого направления транспортного коридора, именно коридора, потому что коридор из многих линий может состоять, которые подготовлены целой группой... Мы в последнее время очень часто к этой теме возвращаемся во главе с главнокомандующим нашим Евгенией Исаевной Михайловой, ректором университета. Мы целой командой обсуждаем эти вопросы тонкие, сложные, которые касаются разных сторон деятельности. И есть у нас старые партнеры: Виктор Николаевич Разбегин и еще другие товарищи за пределами республики, с которыми мы постоянно эту тему изучаем и над ней работаем.

Так вот, интересное предложение, которое, на наш взгляд, заслуживает внимания, это создание еще одной линии или можно считать его коридором или коридорчиком, который имеет отношение к плаванию в морях Северного Ледовитого океана, это то, что на слайде вы сейчас видите новый международный транспортный коридор. Условно пока название Харбин – Якутск – Тикси. То есть такие точки, где он может начаться, где он будет выходить на Северный морской путь. Эта красная линия видна.

На плоской карте не так выразительно, если бы это был глобус, сразу бы было понятно, сколько мы экономим чисто в географическом плане расстояния. Мы обходим Берингов пролив, то же самое вот Айонский массив, который дальше встречает нас при выходе в Северный Ледовитый океан. То есть мы получаем один из путей, который тоже может привлекать внимание как запасной.

Тут прозвучала мысль о том, Николай Анатольевич сказал, будут ли конкуренты "Транссиб" или наземные сухопутные пути и Северный морской путь. Я думаю, здесь вопрос главнее тот, насколько гарантирован будет путь через транспортные магистрали России? Пойдет ли он сухопутным путем, пойдет ли он через Берингов пролив Северным морским путем, или он выйдет по новой магистрали? Это вопрос надежности доставки. То есть, чтобы был маневр, каким путем пройти.

Какие основания для того, чтобы думать о необходимости такого пути? Вот карта, которую как раз Виктор Николаевич Разбегин представил и те основные потоки мировые современные и

уровня 30-го года, видно, здесь в знаменателе 30-й год стоит. Это довольно большой напряженный трафик между тремя... в основном треугольник: это Азиатско-Тихоокеанский регион, Соединенные Штаты Америки, Америка и Европа.

Эти потоки нам дают основания задуматься над тем, а каким путем это все пойдет? Известно, что есть такой трансконтинентальный проект – это строительство железной дороги через Берингов пролив, это один из вариантов.

В свое время разрабатывались некоторые варианты строительства сибирских и северных сибирских дорог и приполярных дорог железных, поэтому все это вместе укладывается в эти потоки и заставляет нас думать о том, что возможно осуществить.

Что конкретно уже в ближайшее время может быть связано с территорией республики?

Безусловно, что все эти международные потоки, транзитные потоки мы связываем с развитием самой республики, насколько это укладывается в нашу схему и насколько эта схема развития самой республики будет способствовать движению. Ну, железную дорогу с юга, нижняя стрелка идет на север до Якутска, практически она уже в ближайшее время войдет в постоянную эксплуатацию.

Река Лена сегодня, в принципе нижнее течение реки, оно не составляет никаких проблем в плане судоходства. Единственный сегодня камень преткновения – это Якутский транспортный узел. Что нужно сделать здесь, чтобы суметь переработать (видите: там стрелка 10 млн. тонн идет на сторону Тикси, уже в сторону Арктики), сколько нужно для того, чтобы это переработать?

Железная дорога при строительстве второго пути, она спокойно переработает этот поток.

Дальше. Что нужно сделать, чтобы этот поток передать на реку? И река в принципе сегодня способна переработать этот поток, если мы немножко добавим современного флота.

Второй пункт – это порт Тикси. Сегодня практически порта нет, если строго подходить транспортными мерками. Но он понадобится, если мы захотим дальше уходить в море. Там еще есть несколько вопросов, по которым нам нужны знания, которых у нас просто сегодня не хватает. Тридцать лет назад мы практически очень активно занимались исследованиями в этом регионе. И надо сказать, что и тогда мы не дошли до конца во всех проблемах, которые мы тогда обозначали. И в табличке можно увидеть основные цифры, которые показывают, насколько различные варианты доставки интересны. Верхние строчки с красной цифрой – это путь, традиционный путь через Суэцкий канал. Дальше идет вариант сухопутный. Видно, что стоимость значительно увеличивается. Но и третий вариант – это вариант как раз по новому коридору, который мы называем. По стоимости он практически такой же, но по расстоянию в два раза короче, чем обходной путь через юг. И скорость, естественно, существенно при этом увеличивается продвижения. Поэтому те, кто готовы заплатить за скорость, они могут идти и этим путем. Те, кто больше считает деньги, могут идти любым другим окружным путем.

Вот это основные соображения, которые мы хотели бы показать, на чем мы основывались. Но дело в том, что каков уровень знаний сегодня у нас об Арктике о возможности судоходства. Мы говорим больше всего о технических вопросах. Но дело в том, что есть много других проблем, которые нас заставляют очень сильно об этом беспокоиться. И не только создание транспортных магистралей и транспортных коридоров, но и будущее промышленное освоение. Если мы сегодня хорошо все знаем про западный сектор Арктики, то восточный сектор у нас в значительной степени – это белое пятно. Мы даже не знаем, сколько рыбы у нас в прибрежных морях водится. Хотя мы знаем, что эта рыба потом заходит в реку, и там мы ее потом вылавливаем. Мы не знаем, какой там зверь водится. Мы не знаем, как складываются сегодня русловые процессы. Мы не знаем, как гидрография дна арктических морей сегодня складывается. А это небольшие глубины у побережья – 5-10 метров. И как их преодолевать в дальнейшем, если мы будем строить новые технологические схемы, это очень серьезный вопрос.

Поэтому наши предложения по данной проблеме сводятся к тому, что, во-первых, сегодня нужны комплексные исследования по многим дисциплинам. Это и климатология, это и природная среда, и гидрология, и гидрография, и многие другие науки, знания которых мы должны обязательно иметь.

И существенный фактор – это экология. Вот сегодня, когда мы только начинаем выходить с вопросами освоения восточного сектора Арктики, говорим о шельфе и возможных решениях по развитию промышленности, нам важно зафиксировать сегодняшнюю точку отсчета, какое

экологическое состояние мы сегодня имеем, чтобы в последующем измерять, насколько мы это улучшили или насколько мы это состояние ухудшаем.

Безусловно, нам сегодня нужна очень четкая и ясная проработка на уровне бизнес-плана создания этих транспортных коридоров. Безусловно, что и по той теме основной, по которой мы сегодня говорим, по большому коридору через Северный морской путь, еще не все с точки зрения экономики понятно,

Но и здесь тоже нужно проводить довольно глубокие исследования и причем проводить их нужно быстро, потому что интерес постоянно растет. Уже и китайские наши партнеры интересуются, и даже французы интересуются, каким путем можно в Европу из Китая выйти через Якутию. Сегодня нам такие вопросы задают, но мы не все ответы на все вопросы знаем.

Последнее, что хотелось бы сказать. Еще одно предложение, мы передали его в аппарат Совета с тем, чтобы его учли, – это вопрос о том, кто конкретно будет заниматься этим вопросом, это кадры. Приятно здесь видеть очень много старых друзей и знакомых, с которыми мы в былые времена и 30 лет назад встречались на перекрестках Арктики. Но кто за нами придет, и кто будет так же хорошо, как Владимир Владимирович, знать, что к Петропавловску так просто не подъедешь, что Арктика – это очень сложная система? Вот эти знания нужно накапливать и передавать их, кадры воспитывать, подготовить именно для того, чтобы они могли работать в Арктике. Спасибо.

В.А. ШТЫРОВ

Спасибо.

Пожалуйста, Брехунцов Анатолий Михайлович, генеральный директор Сибирского научно-аналитического центра.

А.М. БРЕХУНЦОВ

Добрый вечер, уважаемые члены Совета! Арктика является на сегодняшний день у всех на слуху, территория на сегодняшний день определена, она уже известна. Но здесь очень часто и много говорят о том, что в конечном итоге мы должны только с экономической точки зрения подходить. Безусловно, это один из главных посылов. Но то, что такая наша большая, огромная граница, территория, по сути дела, через всю страну, безусловно, должна рассматриваться здесь иная составляющая, которая сегодня очень активно декларируется теми же американцами, у которых на сегодняшний день главным является защита и безопасность этой территории. Ну а в конечном итоге, на втором, является экономика. Ну а третий – это те изменения, которые могут происходить в связи с теми колебаниями климата, которые сегодня имеются. К сожалению, нужно отметить, что у нас на сегодняшний день нет нормального понимания на далекую перспективу, хотя бы до 2030 года, я уже не говорю о 2050 году, как будут меняться эти климатические условия, что нас ждет.

В конечном итоге, если сегодня разговор вести, то на самом деле должны быть опорные порты, которые должны быть на этой территории. Но сегодня передо мной выступал Александр Андреевич, который очень четко говорил о якутском коридоре. В конечном итоге, появляются как бы две составляющие: это Тикси и Сабетта. Если по Якутску, это Тикси, возникают проблемы по строительству. То, что касается вопросов, связанных с Сабеттой, то ситуация немного иная. По сути дела, порт Сабетта уже создан. Есть проекты, которые уже необратимы, – это СПГ, это Новопортовское месторождение. Уже сегодня четко определены, что к 2020 году с Обской губы будут вывозиться 25 млн. тонн грузов, сжиженный газ и нефть. Ну а уже к 2025 году появляется СПГ-2 и еще 16,5 – итого 40 миллионов грузов будет вывозиться. Уже система должна существовать.

Теперь что касается, как здесь уже было сказано, опорного порта – это Сабетта. На сегодняшний день принято решение о строительстве железной дороги Бованенково – Сабетта. Определен инвестор и определен подрядчик, тот, который будет выполнять. И в конечном итоге к 2020 году появляется возможность уже выхода к Северному Ледовитому океану через систему той существующей уже инфраструктуры, которая позволяет по ней перевозить нефтепродукты, перевозить, возможно, уголь из Воркуты и Инты. И в конечном итоге тот, который позволит вывести на уровень 12-15 млн. тонн груза, который позволит существовать этой дороге.

Следующим этапом является уже расширение коридора и выход на юг Тюменской области, подключение железной дороги Свердловской до Тюмени. Здесь появляется Тобольский нефтехимический комплекс. Это оборудование и материалы. Это Тюменская область.

Следующий этап, третий – это уже подключение Южного Урала. Это Челябинск, Екатеринбург. Это Пермь. И, в конечном итоге – это уголь Кузбасса, который может уходить на Мурманск, а может выходить на Сабетту. Здесь уже появляется объем грузоперевозок более 20 млн. тонн. И следующий – это более широкий вход на Казахстан и выход на расширение Шелкового пути. И часть его можно было бы запускать на территории этого широтного хода с теми же вопросами контейнерными, с теми же вопросами грузоперевозок. И на самом деле ту большую петлю, которую нужно делать из Петропавловска до Мурманска, по сути дела, она сокращается на две трети.

Если уж дальше рассматривать этот Ямальский коридор, то есть возможность спроектировать выход сюда, на далекий юг, выход сюда на экран, через Каспийское море, что можно было создать такой мощнейший коридор, который позволил бы совсем по-другому рассматривать связь между востоком и западом и Европой и в конечном итоге соединить юг и север.

И следующее. Мы взяли и воедино собрали все эти пожелания, все планы субъект. Каждый субъект свой порт планирует создавать. И в конечном итоге у нас получилось, если суммировать все эти вещи, у нас получается более 250 млн. тонн груза. Возникает вопрос – откуда столько много грузов взять? Получается, что каждый порт, по сути дела, один и тот же груз считает, что он у себя, это будет тот же кузбасский уголь, нефть, нефтехимическая система.

Поэтому вопрос какой стоит? Он достаточно простой. Надо, наконец, разобраться с этими системами – и объема грузоперевозок, и номенклатура этого груза, кто куда должен возить, какие опорные порты создавать. Если мы говорим, что есть Мурманск, есть Сабетта, есть Тикси, есть Петропавловск-Камчатский. Нам надо, вероятно, не распыляться, а государству определиться, что по своей системе оно хочет создать.

В конечном итоге, я уже поднимал вопрос об информационной системе, без этой системы решать ничего нельзя. Мы и будем так плавать, собирать всю эту систему, каждый будет у себя считать, что это его. Должна быть система, в которой каждый имеет возможность войти в эту систему, выбрать ту информацию, которая ему нужна. Но она должны быть доступна для каждого субъекта: как для федеральных органов, так и для тех компаний и предприятий, которые должны работать в этой системе.

Поэтому наше предложение какое? Все-таки разобраться в этой системе, что это будет: или комплексная программа, или опять мы возвращаемся к доктрине, или концепции. Что же мы строим на арктической нашей системе? Потому что, не понимая всех этих вещей, каждый пытается создавать свои системы. Поэтому я считаю, что необходимо вернуться к вопросу создания этой секции, Вячеслав Анатольевич, информационной. И мы в ассоциации полярников существует эта комиссия. Тогда было принято решение в Питере о том, чтобы надо обратиться в государственную комиссию по Арктике, к Рогозину, чтобы создать там такую же рабочую группу, чтобы можно было сквозную... и законодательную, и общественную, и исполнительную, чтобы можно было понимать на самом деле всю информацию, которая есть, она должна находиться в понятном виде.

Спасибо.

В.А. ШТЫРОВ

Спасибо.

А у меня вопрос к Министерству транспорта. Виталий Владимирович, скажите, пожалуйста, Вы не находите, что всё это ваши вопросы – грузопотоки, схемы логистики, более рациональная схема, изучение состояние морского дна на восточном секторе Севморпути, изучение льдов и в целом организация разработки подобных проектов? Как Вы считаете?

В.В. КЛЮЕВ

Вы абсолютно правы. Более того, мы этим занимаемся. И грузопотоки координируются, и разрешения на строительство порта не выдается, если это как-то не вклинится в общую концепцию. Сегодня в Правительстве находится методика оценки проектов по строительству и развитию морских портов, которая учитывает общий комплексный подход: прежде всего наличие грузовой базы, дальних подходов, в первую очередь железной дороги, автомобильного транспорта. И такие комплексные проекты, безусловно, рассматриваются. Я не очень понимаю, почему сложности эти возникают. Все это в Министерстве транспорта есть.

Северный морской путь как транспортная система – это, безусловно, вопрос Министерства транспорта. Безопасность мореплавания, логистика, структура грузопотока, судопотока и так

далее – это все в нашем ведении находится. И эти вопросы рассматриваются. Если не хватает у кого-то информации, то она совершенно доступна.

В.А. ШТЫРОВ

Как Вы считаете, чей это вопрос – организация новых морских транспортных линий?

В.В. КЛЮЕВ

Вопрос роли государства и бизнеса и взаимодействия. У Министерства транспорта прямой задачи, если мы говорим о нормативной части, нигде не стоит. Организация новых линий – это вопрос бизнеса. Безусловно, с точки зрения государственного подхода Министерство транспорта должно создать необходимые условия, в том числе нормативно-правовым путем, для того чтобы можно было использовать ту или иную инфраструктуру. Создание инфраструктуры – тоже вопросы Министерства транспорта. По картам тут вопрос возникал. Но я уж не стал в эти мелочи вступать. Сегодня действительно есть проблемы по гидрографическому исследованию Севморпути. Лет двадцать там практически ничего не делалось. За эти последние годы, когда активность началась, огромными темпами наверстываем упущенное. Сегодня карт, может быть, не хватает. Но о том, что ее за десять дней надо получать, за картографию Минобороны отвечает, но я не думаю, что здесь есть какие-то проблемы. Были проблемы 2-3 года назад. Сегодня проблем с картографированием нет. Есть с гидрографическими исследованиями.

Вопрос создания инфраструктуры – это Министерство транспорта. Но здесь всегда вопрос бюджетный. Есть деньги – создается, нет – не создается.

Есть у нас комплексная программа развития Севморпути. Есть финансово-экономическая модель функционирования Севморпути, которая нами разработана, недавно представлена в Правительство. К сожалению, параллельно были задачи поставлены и Минвостокразвития, и Минтрансу разрабатывать эту финансово-экономическую модель Севморпути. Мы сегодня направляем в Минвостокразвития, совместно с ними это будем делать.

В.А. ШТЫРОВ

А для чего вы разрабатываете финансовую модель Севморпути? С какой целью?

В.В. КЛЮЕВ

Поручение такое было. Для чего? Вот здесь для того, чтобы понимать, какие там потоки финансовые могут быть в этой акватории сопряженных береговых проектов, как их можно использовать, что там с точки зрения государства, куда можно вкладываться.

В.А. ШТЫРОВ

А там предусмотрены средства на гидрографические исследования?

В.В. КЛЮЕВ

Да, конечно. Проведение гидрографических исследований, строительство новых гидрографических судов. Есть это и в госпрограмме развития транспортной системы России. И за последнее время большое количество построено.

В.А. ШТЫРОВ

Хорошо.

Уважаемые коллеги, мы время исчерпали, можем подводить итоги. Кто-то еще будет настаивать на выступлении? Коротко только. Пожалуйста.

С МЕСТА

У меня вопрос к Анатолию Михайловичу, последнему выступающему. Скажите, выступали четыре человека – и от Мурманска, и Александр Андреевич. И вот каждый докладывал свой участок этого транспортного пути. А почему нельзя было как-то вместе собраться и выработать альтернативные совместные какие-то решения, один вариант, два варианта, пусть три, но чтобы это все было в едином целом. А то вот это все послушаешь, и каждый кулик на свое болото тянет. Скажите, почему нельзя было это сделать – подготовить более серьезно для доклада нашему совету?

Д.Ю. ПУРИМ

"Совфракт", пожалуйста.

В.А. ШТЫРОВ

Пожалуйста.

Д.Ю. ПУРИМ

Вячеслав Анатольевич, спасибо, что пригласили. Я постараюсь выступить кратко. Если будет не интересно, прервите.

За 2014-2015 год "Совфрайт" совершил более 50 рейсов в Арктике. И в принципе мы немножко понимаем, какая там сложилась сейчас грузовая база.

Что такое линия, если мы говорим о линии? Линия – это в первую очередь контейнерные перевозки, иногда бывают линии генгрузов. Линия – это в первую очередь регулярность и фиксированные тарифы. Если мы говорим о контейнерной линии, то необходимо одно, как минимум, или два судна на Севморпути, нужна инфраструктура. Нет ни одного порта на трассе Севморпути, готовые принимать контейнеры. Ни Мурманск, ни Петропавловск, этого нет, это утопия. Таким образом, говорить о том, что завтра начать... построим судно и будет контейнерная линия, это не так.

Второй вопрос: зачем она нужна? Если мы хотим на этом зарабатывать деньги, например, привлечь международный транзит, – это тоже утопия. Потому что все расчеты, которые мы делали, коллеги делали, ученые делали, тарифы отличаются, например, от Суэцкого в 10 раз, наверное, плюс, минус. То есть конкурента здесь, скорее всего, нет, коммерческая целесообразность. И, следовательно, должны быть какие-то другие причины. Я из бизнеса, поэтому мы рассуждаем как бизнес. Если какие-то другие задачи, надо формулировать и ставить тому, кому положено. Регулярность обеспечить... Если линейное судоходство будет в течение 60-70 дней, наверное, как сейчас есть навигация на Севморпути, скорее всего, это тоже не сильно будет востребовано, в международном транзите я имею в виду. И мы примерно прикидывали, сколько это может стоить для страны, чтобы создать эту инфраструктуру, построить суда и открыть эту линию на регулярной основе. Наши подсчеты показывают, что это примерно 60 млрд. рублей и ежегодное содержание инфраструктуры в районе 2 млрд. рублей. Мы не консультировались ни с учеными, ни с Минтрансом, но я думаю, что порядок близкий. Найдут ли бюджет в ближайшие годы такие средства? Это вопрос, скорее всего, к Совету Федерации, к Госдуме.

Поэтому я бы предложил все-таки не заниматься шапкозакидательством и почетче сформулировать задачу, что мы хотим от этого вопроса: линейное судоходство в Арктике. Мне кажется, что на сегодня нужно честно признаться, сузить эту задачу и начать ее решать постепенно. Например, развивается порт Сабетта, слава Богу. Давайте мы как можно быстрее направим туда средства, ну, не мы, а, скорее всего, вы, Совет Федерации и Госдума, поможем частным инвесторам запустить его быстрее. Мы там работаем. Давайте говорить, например, о линии Архангельск – Сабетта. Там уже есть какой-то грузопоток, он более или менее понятен. Возможно, со временем сделать какие-то пробные рейсы с рыбой или еще с чем-то из Петропавловска-Камчатского, хотя, я думаю, что железная дорога вполне может с этим справиться, если навести определенный там порядок, купить им ревсекции, необходимое количество в лизинг взять и проблему можно забыть на 20 лет. Это все организационные вопросы.

В.А. ШТЫРОВ

А что Вы думаете по поводу того, кто же всё таки должен делать все эти расчеты и выводы? Транспортные компании заинтересованы в этом или нет? Или у нас уже не существует таких серьезных компаний, как раньше было "Дальневосточное морское пароходство", которое считалось самым крупным в мире?

Д.Ю. ПУРИМ

Есть, конечно, но они все в бизнесе. Сейчас знаете, кто будет заниматься расчетом трассы Севморпути? Есть сообщение у меня. На днях завершился конкурс выполнения научно-исследовательской работы "Разработка концептуальных основ конкурентной модели развития Севморпути", проводимой Минвостокразвития. Выиграл Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации. Там нет специалистов, которые бы понимали в Севморпути.

ИЗ ЗАЛА

(Не слышно.)

Д.Ю. ПУРИМ

Я к этому и веду, что за нас опять думают американцы, а не мы. Там будут делать эту работу те же Маккензи, которые сделали нам реформу на "РЖД", сделало в Новороссийске...

В.А. ШТЫРОВ

Уважаемые коллеги, нам уже пора заканчивать, потому что вопрос мы с вами обсудили всесторонне и полно и пришли к очевидным выводам.

С.А.ГОЛОВИНСКИЙ

Про лихтеровоз можно один слайд? "Атомфлот"... Как раз по конкретной теме. Покажите, пожалуйста.

В.А. ШТЫРОВ

Слайд покажите.

А.Н. ЧИЛИНГАРОВ

"Севморпуть" Вы имеете в виду?

С.А. ГОЛОВИНСКИЙ

Да-да.

ФГУП "Атомфлот" с 1 декабря прошлого года снова ввел в эксплуатацию атомный лихтеровоз "Севморпуть", который стоял с 2006 года. Мы готовы его предоставить в четвертом квартале этого года для выполнения экспериментального рейса Мурманск – Петропавловск-Камчатский. С этой целью какие условия? Это четвертый квартал – раз. Второе – он будет работать по планам "Росатома", значит, необходимо решить вопрос: сегодня этот порт отсутствует в перечне портов, куда возможен заход судов с ядерными энергетическими установками. Это вопрос ведения транспорта, Минтранса России. Это решается вопрос. Также, по нашему мнению, сегодня там нет причала, куда может встать атомный лихтеровоз. И необходимо этот вопрос (мы готовы его предоставить на условиях тайм-чартера) по его рейсу решить желательно в течение ближайших двух месяцев, потому что сейчас мы ведем активную работу для того, чтобы выполнить загрузку. С марта лихтеровоз начнет активно работать. Спасибо. Доклад окончен.

В.А. ШТЫРОВ

Хорошо. Спасибо.

С.Б. ПОСТНИКОВ(?)

Вячеслав Анатольевич, можно маленький комментарий со стороны "Российских железных дорог", буквально три момента?

В.А. ШТЫРОВ

Пожалуйста.

С.Б. ПОСТНИКОВ

Я хотел на что обратить внимание? Вот в основном докладе прозвучал тезис, что не будет конкуренции с Транссибом. На самом деле, по нашему мнению, такая конкуренция будет. Не по всем, может быть, корреспонденциям, но будет. Это надо учитывать во всех расчетах. Поэтому вот вопрос грузовой базы, и не только грузовой базы, но и тех продуктов, которые мы можем предлагать, потому что мы обсуждаем много, как пройдут суда там из Петропавловска на Мурманск, но и то, какие, собственно, мы можем продукты предлагать.

Потом, момент про Мурманск. Если мы говорим о Мурманске, то там важно не только развитие самого Мурманского транспортного узла, но и подходов к нему с Северо-Запада в целом. Поэтому в целом мы обсуждали этот вопрос, но не учитывали другие виды транспорта, какова будет их роль в освоении транзитного потока.

Ну и четвертый момент. Во многих выступлениях, мне кажется, немножко мы пошли дальше. У нас все-таки изначальная тема – это освоение контейнерного потока с Востока в Европу, а все-таки отдельной темой рассматривать в целом транспортное обеспечение Арктики. Это более крупный, широкий вопрос, то, о чем говорили последующие докладчики, его надо, может быть, рассматривать отдельно. У меня все. Спасибо большое.

А.А. ИГНАТЬЕВ

Одну минуту...

В.А. ШТЫРОВ

Пожалуйста.

А.А. ИГНАТЬЕВ

Спасибо.

Журнал "Арктические ведомости", главный редактор Игнатъев. Я в принципе в МИДе всю жизнь работал.

Я что хотел сказать? Представитель Минтранса здесь настойчиво продвигал тезис, что территория Северного морского пути – это акватория со свободой судоходства. Это в принципе правильно. Но это, значит, закрывает возможность называть ее национальной транспортной артерией. Почему?

Я хотел сейчас обратить внимание, напомнить, что в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву (статья 234) прибрежные государства вправе устанавливать

недискриминационные нормы плавания в водах, которые покрыты большую часть года льдом, в интересах защиты окружающей среды. Вот это как раз подводит эти районы под суверенитет России и делает национальной транспортной артерией.

А.Н. ЧИЛИНГАРОВ

Но Вы представляете, сколько мы бились, чтобы записать эту формулировку в законе о Северном морском пути.

А.А. ИГНАТЬЕВ

И история, конечно...

В.А. ШТЫРОВ

А кто мешал, Артур Николаевич?

А.Н. ЧИЛИНГАРОВ

А мешали... Были те, кто не хотел, чтобы была национальная транспортная магистраль. Есть тут соответствующие... Но в принципе мы бились, раз пять рассматривали в Думе, для того чтобы записать самое главное.

Игорь, Вы помните, и вы, как мы с МИДом советовались, – национальная транспортная магистраль.

А то, что говорит Минтранс... у него формулировка совсем другая. Я думаю, что надо ориентироваться на МИД и на морское право.

А.А. ИГНАТЬЕВ

В принципе у меня есть какое еще соображение? Мы сейчас говорили о значении развития Севморпути в качестве социально-экономического фактора. Но это и внешнеполитический приоритет для России, потому что массовое движение по Севморпути – это вовлечение России в международное разделение труда, в торговлю и так далее. Между тем международный транзит за последний год "просел" на 70 процентов, Владимир Владимирович не даст мне соврать. И надо разработать меры для того, чтобы стимулировать международный транзит.

Вот "РОСАТОМФЛОТ", например, гордился, что у них атомные ледоколы зафрахтованы до 2040 года. Значит, если сейчас иностранец придет, захочет пройти по Севморпути, его не пустят, нет ледоколов просто-напросто. Так что комплекс мер здесь нужно стимулировать. Почему я говорю сейчас? Дело срочное очень. Потому что, например, в Канаде открывается северо-западный проход. Между прочим, я в Интернете нашел, что северо-западный проход – это море Баффина и Бофорта. Уже в 2007–2008 годах был несколько недель свободен ото льда, почти был свободен ото льда. США сейчас заказывают, приняли решение о заказе огромного, крупного, мощного ледокола, который, наверное, где-то там будет использоваться. И если откроется новая трасса между Атлантическим океаном и Тихим океаном, то это переворачивает международную торговлю. Поэтому нам надо здесь усиленно стремиться к этому.

Вячеслав Анатольевич, еще одно маленькое замечание. Вы сказали, что у нас есть закон по Северному морскому пути. У нас есть закон о внесении изменений в федеральный закон и... То есть у нас много законов. Может, подумать над тем, что в отношении развития Арктической зоны единый закон, подумать также и для Севморпути?

В.А. ШТЫРОВ

Хорошо.

Уважаемые коллеги, мы можем подводить итог по нашему обсуждению. Тема у нас была узкая – контейнерная линия. А мы в ходе дискуссии охватили гораздо более общие вопросы. Это еще раз подтверждает, что любая узкая тематика применительно к Арктике всегда выходит на то, что все вопросы должны делаться сообща. Контейнерную линию без общей схемы освоения Северного морского пути совершенно невозможно организовать. И рассматривать ее как самостоятельный проект тоже невозможно, потому что для нее очень много надо сделать такого, что надо делать и для других видов перевозок в Арктике. Поэтому мы должны прийти к выводу о необходимости рассматривать этот вопрос в комплексе с развитием всей транспортно-логистической схемы в российской Арктической зоне. Это первое.

Второе. Мы отдаем себе отчет в сложности решения данной задачи, потому что существует огромная масса всевозможных проблем. Ведь что такое хаб в Петропавловске-Камчатском? Это революция для Петропавловска. Там надо создавать совершенно новый порт огромных масштабов. Прежде чем это делать, надо серьезно исследовать и ответить себе на вопрос: а нужен ли там хаб вообще? Хабы же не "рождаются" по чьему-то желанию. Вот если мы посмотрим на

карту расположения аэропортов Советского Союза, они сейчас уже не все существуют, вы увидите, что на определенном расстоянии друг от друга, примерно на расстоянии 400 километров, находятся аэропорты второй категории, которые могут принимать все типы самолетов. Теперь вспомните, как раньше самолет летал из Петропавловска-Камчатского в Москву? Он делал посадку в Хабаровске, заправлялся, а потом двигался на Читу или Благовещенск, там еще раз заправлялся, потом в Омск, Новосибирск, там заправлялся, потом Екатеринбург и потом "допрыгивал" до Москвы, предположим, или до Ленинграда. Вот эти аэропорты: Хабаровск, Иркутск, Новосибирск, Екатеринбург – это хабы, в которых собирались самолеты с разных сторон. Прилетели пассажиры с Камчатки на среднемагистральном самолете Ту-154Б, пересели на Ил-62 в Хабаровске и полетели дальше в Москву и далее. Понятно для чего они нужны, эти авиационные хабы. Ну а кого мы намереваемся собрать в морском порту Петропавловска-Камчатского? Откуда и зачем появятся здесь грузы для контейнерных перевозок? Кто потенциальный отправитель? Допустим китайцы, корейцы, японцы. Вот эти сборочные пункты, хабы, там и окажутся: в Китае, Корее, Японии, в лучшем случае – во Владивостоке, потому что туда можно провести грузы по железной дороге из Китая, Кореи, там собрать и отправить дальше. Ну а кто поплывет в Петропавловск-Камчатский, чтобы перегрузится на наши контейнеровозы ледового класса? До какой точки потом дойдут эти наши ледокольные контейнеровозы и не понадобится ли там еще одна перегрузка, чтобы удешевить маршрут? Какая тут будет экономика? Все это надо считать. Проблема эта вообще комплексная, выходит далеко за рамки чистой коммерции и интересов Петропавловска-Камчатского. И не зря были приглашены люди, которые рассказывали про пути, которые вроде бы даже конкурируют: якутский путь или путь, который мы называем североуральским, или по другому - "Северный широтный ход", или "Урал Промышленный – Урал Полярный".

Тут еще упоминалось усиление инфраструктуры Мурманска, подразумевался "Белкомур". Все они выходят на Северный морской путь. И они ему не конкуренты. Они должны создать ему грузовую базу и также от него должны взять грузы для того, чтобы внутрь страны завезти. Совсем другая будет грузовая база, когда эти транспортные пути заработают.

Сегодня мы говорим, что Сабетта – это порт исключительно для отгрузки продукции газовой промышленности, а на самом деле он должен принять любые грузы, которые экономично завезти из Западной Сибири и Зауралья, ближнего Приуралья. Точно так же и Тикси на себя берет грузы, которые "рождаются" в Китае или Японии, и вывозят их по Севморпути.

При этом не стоит забывать, что сама идея развития транзитного потенциала акватории Северного ледовитого океана стала актуальной для всех арктических стран под влиянием изменения климата. Если климат и в самом деле будет меняться в сторону потепления, тогда надо будет изучать заново трассы Севморпути. Вы видите, какие объемные и разные задачи должны быть решены в рамках проработки локального проекта национальной контейнерной линии? И все это умножается на отсутствие органа, отвечающего за комплексное развитие Севморпути, во всех его ипостасях. И здесь я прокомментирую то, что сказал представитель Минтранса. Министерство занимается нормативно-правовым обеспечением, инфраструктурой. Но не отвечает за грузоперевозки, за грузопотоки, не считает себя организатором транспортного процесса. То есть отвечает за половину дела, а не за все дело. А других пока никого нет.

Поэтому мы должны ставить вопрос перед Правительством и во взаимодействии с госкомиссией определяться, кто и как должен этим по настоящему глубоко и всесторонне заниматься. Возможно, решение этого вопроса находится где-то на стыке государственно-частного партнерства. В любом случае очевидно, что такие вещи должны решаться при ведущей и определяющей роли государства. И, может быть, наряду с другими вариантами надо посмотреть, не подходит ли тут что-то наподобие госкорпорации или консорциума...

А.Н. ЧИЛИНГАРОВ

Мы об этом говорили много лет.

В.А. ШТЫРОВ

... наподобие того, чем раньше был Главсевморпуть, или чем сейчас являются, например, "Ростехнологии". То есть необходимо ядро создать, которое могло бы многих локальных операторов Севморпути к себе привлечь, включая и "Совфрахт", и "Атомфлот" и так далее. Почему мы считаем это важным? Вроде бы тема немодная, неактуальная, да? Ведь на что нас нацеливает либеральный блок Правительства? Разделить и продать то, что плохо управляется. А

почему же мы, в данном случае, идем против такого идейного мейнстрима? Потому что в Арктике у нас есть не только экономические задачи и не столько экономические задачи. И вся тема Арктики, актуальность ее и то, что ей лично Президент занимается, вытекает вовсе не из экономических интересов Российской Федерации, она вытекает из соображений национальной безопасности.

Надо восстановить систему обороны в Арктике, надо защитить наших людей и наши арктические акватории и территории, включая промыслы нефтяные, газовые и так далее, которые мы там уже имеем и еще будем расширять. Вот первоочередная задача. Военная деятельность должна быть сопряжена с гражданской, потому что тогда легче ее обеспечить. Вот почему нам нужно восстановить порт Тикси и так далее. Надо использовать потенциалы той же нефтяной и газовой промышленности для организации этих целей. То есть вот такие супергосударственные задачи...

РЕПЛИКА

Присутствие.

В.А. ШТЫРОВ

Да, это государственная задача, это не задача бизнеса. Но без бизнеса здесь не обойтись. И поэтому она должна решаться на принципах государственно-частного партнерства. Вот к этому мы должны подойти и посмотреть, что мы можем здесь предложить госкомиссии.

Кроме вышесказанного мы сгенерировали еще две ценные мысли. Мысль первая – собрать в один закон все кусочки, касающиеся Севморпути, разбросанные по разным нормативно-правовым актам. Давайте сделаем закон, который так и будет называться – «О Северном морском пути». И второе. В рамках этой работы давайте решать вопрос по международно-правовому обоснованию и закреплению статуса Севморпути как национальной транспортной артерии.

С МЕСТА

(Говорит не в микрофон. Не слышно.) ...в закон можем включить.

В.А. ШТЫРОВ

Можно в этот закон. Уважаемые коллеги, я предлагаю подвести черту под обсуждением данного вопроса. А у нас в повестке есть еще вопрос о подготовке аналитического доклада за 5 лет работы нашего Совета. Вы помните, что такой доклад каждый год делается и публикуется у нас здесь в Совете Федерации. И занимается этим у нас член совета Георгий Викторович Иванов. У него хорошая структура, информативный текст.

Г.В. ИВАНОВ

Разрешите коротко, учитывая дефицит времени, отчитаться. Во-первых, в соответствии с планом работы на 2015 год мы этот доклад уже подготовили.

В.А. ШТЫРОВ

Отлично.

Г.В. ИВАНОВ

И он уже сдан редакторам и корректорам на проверку. И моя задача, во-первых, вас проинформировать и сказать каждому второму большое спасибо за проведенную работу. Я бы хотел поименно, но времени просто нет, сказать огромное спасибо за проведенную работу.

И все важные и нужные вопросы, которые сегодня поднимались, мы можем в этот доклад еще включить, если в течение двух-трех недель сможем сформулировать. И не ждать следующего отчета, а в этот отчет 2015 года включить важные и нужные вещи, и чтобы они уже были опубликованы у нас к концу февраля.

Структура доклада у вас у всех есть, 26 глав. Если у руководителей секций или у экспертов возникли дополнительные предложения по тому, что у вас находится на руках, пожалуйста, ответственному секретарю, мне, президиуму посылайте, рассмотрим и сделаем это быстро и оперативно.

На чем бы я хотел акцентировать немного внимания. Мы говорим о вопросах транспортных коридоров, а в результате наших экспертиз, которые были в течение пяти лет, у нас есть устойчивый вывод, что население Арктики уменьшается. Это такой индикатор нездоровости. Мы должны не просто бизнесом заниматься, а у нас население, во-первых, Арктики стареет, во-вторых, его становится меньше. И это отдельная проблема, это тоже ей нужно заниматься, потому что трудно вылечить организм, если какая-то его составляющая часть болеет.

А во всем остальном ждем ваших предложений. Они будут реализованы. И я так думаю, что к марту этот большой труд будет у вас у каждого на столе. Доклад окончен.

В.А. ШТЫРОВ

Отлично.

Пожалуйста, Вы хотели что-то сказать.

Е.К. ПУДОВКИН

Уважаемый президиум, члены совета! Краткая, но достаточно важная информация. В начале этого лета состоялось заседание Международной конференции по малой авиации. Я там по поручению совета присутствовал, предварительно обсудив это дело с нашими специалистами корпорации. И принято решение "Ростех" в течение этого года может взять на себя подготовку 25 аэродромов.

Для этого в течение 10–15 дней мы должны дать соответствующие точки и что для этого нужно поставить. То есть полностью поставить оборудование и запустить аэродромы. Это очень важный вопрос. И я не хочу, чтобы это все ушло на юг, как это может сделать ассоциация по транспорту и так далее. Нам надо в первую очередь обеспечить вдоль Севморпути и наши северные регионы. 10 дней, просьба дать поручение нашей транспортной секции, для того чтобы этот материал был, и я смог это дело доложить на стратегическом комитете "Ростеха". Это в интересах нашего комитета. Это первый вопрос.

Второй вопрос. Есть, три уже страны занимаются транспортом, которого у нас в России еще нет. Я имею в виду Япония, Китай и Южная Корея. Это магнитно-гравитационный(?) транспорт. У них уже есть дороги и все прочее. Нам не надо, конечно, мы не угонимся, но сделать хотя для внутреннего портового оборудования и перевалки контейнеров, если мы говорим о хабах, это было бы очень интересно и важно. Я привез документы, работает в Санкт-Петербурге соответствующий институт, и можно представить интересный материал, как нам не отстать и в этой технологии достичь определенных результатов. На сегодняшний день железнодорожный транспорт – это 300–400 километров, колесо и рельсы – это предел. Этот транспорт может очень быстро в порту на территорию перебрасывать все контейнеры, грузы и так далее, и это создаст потрясающий эффект, потому что мы отстаем в три–пять раз в перевалке грузов от других стран мира. Это для нас было бы очень выгодно.

И последний третий вопрос, который я хотел бы сказать. Сейчас мы занимаемся, в том числе вот сказал Вячеслав Анатольевич, мониторингом северных территорий, охрана, оборона и все прочее. Моя группа проанализировала, что на сегодняшний день у нас есть ЕГСОНПО (Единая государственная система освещения надводной и подводной обстановки). Я прошу, чтобы мы приняли решение о переосмысливании этой системы, потому что она устарела. Она была принята еще в 2000 году, и у нас на сегодняшний день очень сильный застой и отставание как в гидролокации, так и по другим направлениям. Нужно собрать, наверное, специальную группу для того чтобы это все оценить, и мы не станем тратить огромные деньги. На сегодняшний день то, что нам предлагают, мы на оборону Арктики должны потратить 156 миллиардов. Мы просчитали, оказывается, что это все можно сделать за 6 миллиардов. Просто есть такие организации, которые на себя тянут деньги, для того чтобы только заработать и потом их распилить. Я предлагаю вернуться к этой теме и более серьезно подойти, чтобы потом мы законодательным путем могли обеспечить и оборону, и тратить меньше денег. Спасибо за внимание.

И последнее, Вячеслав Анатольевич. Извините, я воспользуюсь, с позиций своего 20-летнего законодательного опыта, еще в Верховном Совете России я председатель подкомитета по международному праву.

Вот я слушал господина Ключева, нормальный человек, российский чиновник, а вообще текст был совершенно госдеповский, честно я вам хочу сказать, открыто. Вот ничего не можем, предупреждение. Как же так, мы степ бай степ постепенно слили суверенитет над Северным морским путем? И почему у нас международное законодательство превалирует над нашим? Почему мы к этому вопросу не возвращаемся и не пытаемся все сделать, как это делается в нормальных странах? Вообще мы так можем все сдать и все слить. Поэтому позиция Министерства транспорта – это пораженческая позиция и, скорее всего, она не является той, которая нужна нашей России.

В.А. ШТЫРОВ

Хорошо. Мы это примем к сведению, но записывать в протокол, что надо расстрелять не будем.

В.В. КЛЮЕВ

Можно я быстро отвечу. *(Оживление в зале.)*

В.А. ШТЫРОВ

Давайте мы так с Вами договоримся: на следующей неделе встретимся и отдельно поговорим. По проекту решения есть какие-то предложения?

С МЕСТА

(Говорит не в микрофон. Не слышно.) Мы просили сюда включить Российский научный фонд...

В.А. ШТЫРОВ

Пожалуйста, к понедельнику Вы можете нам отправить Ваши предложения по Фонду.

С МЕСТА (та же)

К понедельнику?

В.А. ШТЫРОВ

Да, к понедельнику. По электронной почте, конечно.

Уважаемые коллеги, я искренне благодарю вас за совместную работу. И считаю, что итоги прошлого года очень хорошие. Мы главное решение получили о том, что закон об Арктике будем разрабатывать. И мы помогли субъектам с отнесением их территорий к АЗРФ. Такие важные, сложные, муторные вопросы, но мы с вами их решаем. Теперь нам надо также хорошо поработать и в этом году.

Спасибо.
