

ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

*НАЗАРОВ Владимир Павлович,
заместитель Секретаря Совета Безопасности
Российской Федерации*

Прежде всего, хотел бы **выразить признательность** за возможность принять участие в таком представительном форуме.

Позвольте изложить некоторые российские официальные подходы по теме обсуждения.

Важнейшим национальным интересом России в Арктике является превращение этого региона в главную ресурсную базу страны в XXI веке и одновременно в зону мирного сотрудничества.

Уже в настоящее время на Крайнем Севере добывается более 90% российских никеля и кобальта, 60% меди, более 96% металлов платиновой группы, извлекается около 80% газа и 60% нефти России.

Масштабность задач освоения Арктики диктует необходимость самого широкого международного сотрудничества, прежде всего с приарктическими государствами.

При этом важно сохранить уникальную, особо чувствительную к воздействию человека экологию Арктики, создать благоприятные условия для сохранения традиционного уклада жизни северных народов, роста благосостояния всех жителей Арктического региона.

Эти приоритеты сформулированы в «**Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2020 года и на дальнейшую перспективу**».

Документ был принят по итогам заседания Совета Безопасности России **в сентябре 2008 года**. Заседание определило **стратегический курс России в Арктическом регионе на долгосрочную перспективу**.

На базе Основ сформирована **Стратегия развития Арктической зоны** Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. В феврале текущего года ее утвердил Президент Российской Федерации. **Механизмом реализации** Стратегии является **государственная программа социально-экономического развития Арктической зоны** России, которую сейчас разрабатывает Правительство.

Завершается работа по определению южной границы Арктической зоны России. В состав ее сухопутных территорий полностью вошли Мурманская область, Ненецкий, Ямало-Ненецкий и Чукотский автономные округа и северные муниципальные образования 3 регионов - Республики Саха (Якутия), Красноярского края, Архангельской области. Тем самым создается объект особого государственного регулирования, в пределах которого будут применяться налоговые льготы и иные инструменты развития.

Таким образом, необходимые стратегические решения для комплексного развития Арктической зоны в России приняты.

Ключом к решению поставленных задач является **Северный морской путь - важнейшая транспортная система будущего**. Севморпуть связывает европейскую и дальневосточную части Российской Федерации, а также водные пути азиатской части России. Он является кратчайшим, а потому и наиболее перспективным транзитным маршрутом из Европы в Азию.

Протяженность маршрута Роттердам - Шанхай при использовании Севморпути сокращается на **10 суток** по сравнению с транспортировкой через Суэцкий канал.

При доставке углеводородов с Ямала через СМП в Мексику маршрут сокращается вчетверо, а в Японию - втрое по сравнению с переходом через Суэцкий канал. К тому же арктический регион свободен от пиратства и конфликтов.

Вопрос развития Севморпути имеет несколько **измерений**.

Прежде всего, международно-правовое.

Конвенция ООН по морскому праву устанавливает особые права и ответственность приарктических стран в области регулирования судоходства в районах с «особо суровыми климатическими условиями», «покрытых льдом в течение большей части года» - в пределах своих исключительных экономических зон.

Этот принцип позволяет нам принимать национальные законодательные нормы и ограничения, использовать СМП в качестве **национальной единой транспортной коммуникации** Российской Федерации.

Такой же позиции придерживается и Канада, устанавливая национальные правила судоходства по трассам Северо-Западного прохода.

Важность национального характера этой трассы определяется экстремальными условиями мореплавания по трассам Северного морского пути, необходимостью развитого **ледокольного, гидрометеорологического и навигационного обеспечения**, системы **спасания на море** и ликвидации последствий возможных **чрезвычайных ситуаций**.

Россия в полной мере сознает эту особую ответственность за управление СМП.

Принятые Президентом, Правительством Российской Федерации решения направлены на обеспечение надежной и безопасной **круглогодичной эксплуатации СМП**.

Что конкретно делается сейчас?

В середине 2012 года законодательно отрегулированы отношения, связанные с судоходством по Северному морскому пути. Воссоздана Администрация Северного морского пути, как единая управляющая структура.

В целях обеспечения ледовой проводки судов по Северному морскому пути начата **системная модернизация** арктического ледокольного флота. К 2017 году планируется введение в эксплуатацию головного универсального

атомного ледокола, а к 2019 году - двух серийных атомных ледоколов **мощностью 60 МВт**.

Развивается инфраструктура Севморпути.

На Ямале ведется строительство многопрофильного порта Сабетта и связанной с ним железнодорожной, автомобильной и авиационной инфраструктуры. Это будет одна из **опорных точек** Северного морского пути.

Оживает жизнь городов и поселков на восточном участке Севморпути, в портах Диксон, Дудинка, Хатанга, Тикси, Певек, Проведение. Совершенствуются системы навигационного и гидрографического обеспечения, связи. До 2015 года на трассе Севморпути будет создано 10 комплексных аварийно-спасательных центров.

Новые портовые мощности возводятся для освоения нефтегазовых месторождений (Харасавэй, Варандей, Приразломное), проектируются многоцелевые порты.

В рамках Арктического Совета подписаны Соглашения о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике, о готовности и реагировании на загрязнения нефти в Арктике.

Совместными усилиями России и США в Тикси создана обсерватория климатического мониторинга.

По линии военных ведомств прошел ряд встреч начальников генеральных штабов государств Арктического Совета, на которых приняты решения о проведении совместных спасательных операций, обмене информацией и других формах сотрудничества.

Россия считает важным объединение усилий приарктических государств в создании единой региональной системы поиска и спасания, а также предотвращения техногенных катастроф и ликвидации их последствий.

Увеличиваются объемы перевозок. В 2012 году разрешение на проход по СМП получили 46 судов, в 2013 - уже более 200. В 2011 года по трассам

Севморпути перевезено 820 тыс. транзитных грузов, в 2013 - до 1,5 млн. т. К 2020 году объем транзитных перевозок может **достичь 50 млн. тонн.**

Россия наращивает научное присутствие в Арктике, в том числе в составе международных команд специалистов. Реализуются программы развития научно-исследовательского флота, включая глубоководные исследования.

Развиваются системы космического мониторинга ледовой обстановки с помощью системы ГЛОНАСС, начаты работы по созданию спутниковой системы «Арктика», которая позволит повысить точность прогнозов погоды.

Начиная с 2009 года осуществляется программа ликвидации накопленного экологического ущерба и очистки от мусора на островах Новая Земля, Врангеля и Франца-Иосифа, в районах российского присутствия на архипелаге Шпицберген, на побережье Карского моря и моря Лаптевых. Выполнены масштабные работы, связанные с утилизацией выведенных из эксплуатации атомных подводных лодок, радиоизотопных термоэлектрических генераторов.

Ведутся работы по сохранению биологического разнообразия арктической флоры и фауны. На прошедшем 6 ноября этого года заседании Совета Безопасности России принято решение о расширении **сети арктических особо охраняемых природных территорий и акваторий.** Конкретные решения на этот счет в правительстве готовятся.

Кроме того, в стадии подготовки находится целый ряд нормативно-правовых актов, реализующих **привилегии малочисленных народов Севера** на пользование лесными и водными биологическими ресурсами в местах проживания.

Сегодня мы с удовлетворением отмечаем активизацию сотрудничества в рамках Арктического Совета, углубление взаимопонимания приарктических государств.

Наблюдается сближение позиций по проблеме разграничения в Арктике, которое, как считают члены Арктического Совета, должно осуществляться на основе положений Конвенции по морскому праву.

Вопросы развития международного сотрудничества в Арктике, прежде всего в решении глобальных транспортных и экологических проблем, рассматривались на международной встрече, которую провел Секретарь Совета Безопасности Российской Федерации Н.П.Патрушев 6 - 11 августа 2011 г. на борту ледокола «Ямал» в рамках перехода по трассе Севморпути. Такие встречи по вопросам безопасности и сотрудничества в рамках Арктического совета уже стали традиционными. Они проходили в апреле 2012 г. в Мурманске, в сентябре 2013 г. Салехарде, в будущем году такая встреча пройдет в Нарьян-Маре.

Вопросы широкого международного сотрудничества в укреплении стабильности и безопасности, в том числе в Арктическом регионе, регулярно обсуждаются на международных встречах высоких представителей, курирующих вопросы безопасности, которые Секретарь Совета Безопасности Российской Федерации ежегодно проводит, начиная с 2010 года. Очередная такая встреча состоится в июне 2014 года в Казани.

В своем выступлении затронул лишь некоторые проблемы международного сотрудничества в Арктике и развития этого региона, которые посчитал главными.

Надеюсь, итоги работы данного форума будут способствовать укреплению международного сотрудничества в регионе, которому принадлежит будущее.