



... нам необходим комплексный проект современного конкурентного развития Северного морского пути. Он должен не только работать как эффективный транзитный маршрут, но и стимулировать деловую активность на российском Тихоокеанском побережье и освоение арктических территорий.

*Из Послания Президента России В.В. Путина Федеральному собранию 4 декабря 2014 года*

Связующим звеном между Европой и АТР должен стать Северный морской путь...

*Из Послания Президента России В.В. Путина Федеральному Собранию 3 декабря 2015 года*

Наша задача – сделать Севморпуть конкурентным транспортным коридором глобального значения, в том числе для контейнерных перевозок, которые доминируют в мировом грузообороте.

*Из выступления Президента России В.В. Путина на первом Восточном экономическом форуме 4 сентября 2015 года*

**Международная Академия транспорта** (<http://www.itamain.com/>) является базовой организацией государств – участников СНГ, объединяет наиболее авторитетных ученых, представителей организаций и предприятий всех отраслей транспорта, производителей транспортных средств и компонентов, телематического и инфокоммуникационного оборудования и программного обеспечения для контроля и управления на транспорте, представителей государственных органов управления в целях решения комплексных задач развития транспортных систем России и СНГ.

За 18 лет существования Академия зарекомендовала себя как организация, эффективно взаимодействующая с транспортными министерствами и ведомствами государств – участников СНГ, а также авторитетными международными и национальными объединениями и компаниями, ведущими специалистами и учеными в области транспорта.

Академия осуществляет подготовку и проведение различного рода международных форумов, научно-практических конференций, семинаров и выставок.

**Издательство «ТЕХНОСФЕРА»** было основано в 1996 году. На счету издательства сотни успешно реализованных издательских проектов книг и научно-технических журналов.

Сегодня рекламно-издательский центр «ТЕХНОСФЕРА» – это:

**1. Редакция научно-технических журналов**, выпускающая шесть отраслевых научно-технических журналов: «ЭЛЕКТРОНИКА: Наука, Технология, Бизнес», «Наноиндустрия», «Фотоника», «Аналитика», «Первая миля» (включены в перечень ВАК), «Станкоинструмент».

**2. Книжное издательство**, выпускающее научно-техническую и учебную литературу в широком спектре научных дисциплин, от материаловедения, нанотехнологий и электроники до биологии и медицины. На сегодняшний день в издательстве представлено более 25 тематических серий книг. Издательство сотрудничает с 20 мировыми книжными издательствами и переводит книги с английского, немецкого и французского языков. С книгами издательства «ТЕХНОСФЕРА» (в том числе и с их электронными версиями) можно ознакомиться на сайте [www.technosphera.ru](http://www.technosphera.ru).



# Транспорт и логистика в Арктике

Северный морской путь:  
курс – Дальний Восток

Альманах 2016. Выпуск 2

под ред. С.В. Новикова

ТЕХНОСФЕРА

Москва  
2016



*Издание осуществлено при финансовой поддержке Федерального агентства по печати и массовым коммуникациям в рамках Федеральной целевой программы «Культура России (2012–2018 годы)»*

**УДК 338.47 + 656.61**

**ББК 39**

**T65**

**T65 Транспорт и логистика в Арктике. Северный морской путь: курс – Дальний Восток.**  
**Альманах 2016. Выпуск 2 / Под ред. С.В. Новикова**  
**Москва: ТЕХНОСФЕРА, 2016. – 232 с. ISBN 978-5-94836-437-7**

В издании последовательно рассмотрены основные проблемы комплексного подхода к созданию национального мультимодального транспортного коридора, ориентированного на круглогодичное функционирование, включающего Северный морской путь, и тяготеющие к нему широтные и меридиональные речные, автомобильные и железнодорожные коммуникации, а также аэропортовую сеть.

Рассмотрены вопросы создания единого органа управления – транспортного оператора, построения транспортно-логистической инфраструктуры Арктической зоны, конкретные проекты, такие как Северный широтный ход, Мурманский транспортный узел, Белкомур, открытие Арктической контейнерной линии Мурманск – Петропавловск – Мурманск и др.

Каждый раздел представлен признанными специалистами в своей области. Несомненным достоинством альманаха является системный подход к теме, который заключается в том, что при рассмотрении проблем развития транспортной инфраструктуры подробно обсуждаются вопросы международного сотрудничества, связи, навигации, гидрометеорологического обеспечения, транспортной и экологической безопасности, образования.

**УДК 338.47 + 656.61**

**ББК 39**

*Издание книги подготовлено некоммерческим партнерством по развитию транспорта  
«Международная академия транспорта»*

© 2016, Международная академия транспорта

© 2016, С.В. Новиков

© 2016, АО «РИЦ «ТЕХНОСФЕРА», оригинал-макет, оформление

**ISBN 978-5-94836-437-7**

# Содержание

<b>Введение .....</b>	7
<i>M.Ю. Соколов .....</i>	9
<i>A.C. Мишарин .....</i>	11
<i>B.K. Глухих .....</i>	12
<i>B.A. Штыров</i>	
К решению национальных задач в Арктике необходимо подходить системно и комплексно .....	14
<i>C.A. Аристов</i>	
Приоритеты российского председательства в СБЕР .....	16
Совместная декларация встречи министров транспорта СБЕР о развитии транспорта в Баренцевом регионе .....	23
<i>L.C. Воронков</i>	
Влияние антироссийских санкций на арктическую политику России .....	25
<i>E.H. Андреева</i>	
Единая система управления – залог комплексного развития СМП как общенационального проекта.....	31
<b>Регионы .....</b>	37
<i>Архангельская область</i>	
<i>A.B. Алсуфьев</i>	
Реализация проекта строительства железнодорожной магистрали «Белкомур».....	39
<i>Камчатский край</i>	
<i>B.I. Илюхин</i>	
Камчатский край – дальневосточные «ворота» Арктики.....	45
<i>Магаданская область</i>	
<i>B.P. Печенин</i>	
«Мы заинтересованы в интенсивном развитии проекта Северного морского пути» .....	48
<i>Мурманская область</i>	
<i>M.B. Ковтун</i>	
Развитие региональной портовой инфраструктуры как часть национальной задачи по развитию Северного морского пути и российского сектора Арктики .....	52
<i>Республика Саха (Якутия)</i>	
<i>B.B. Омуков</i>	
Формирование регулярного судоходства в Ленском бассейне .....	57
<i>Ямalo-Ненецкий автономный округ</i>	
<i>B.N. Ремыга</i>	
Энергия Арктики: инфраструктурные проекты на Ямале как драйвер экономического развития российского Севера .....	63
<b>Развитие и эффективное функционирование СМП .....</b>	69
<i>B.C. Збаращенко</i>	
Транспортный потенциал Северного морского пути (СМП) North Sea route (NSR) – North East passage (NEP) .....	71
<i>B.A. Досенко, A.E. Борейко, O.H. Ларин</i>	
Обеспечение эффективного функционирования СМП.....	84
<i>H.A. Пегин</i>	
Морской порт Петропавловск-Камчатский как опорный порт Национальной арктической транспортной линии .....	90
<i>A.B. Рышков</i>	
Перспективы развития железнодорожной сети в Арктической зоне Российской Федерации .....	95
<i>B.B. Мерзликин</i>	
Концептуальные подходы к разработке инфраструктурных проектов, касающихся развития Северного морского пути .....	99
<i>M.B. Мартынов</i>	
Гидрометеорологическая космическая система «Арктика-М»: назначение, основные характеристики .....	104

**A.E. Борейко**

Анализ вариантов создания оператора управления перевозками в Арктическом регионе и автоматизации его деятельности ..... 107

**H.K. Тагиева, В.Е. Онегин**

Гармоничное развитие арктических территорий требует создания современной автодорожной сети ..... 113

**Инновационные техника и технологии.....** 119**A.A. Штрек, Л.Г. Цой, Ю.В. Глебко**

Развитие арктического транспортного флота на современном этапе ..... 122

**А.Ф. Луговцов**

Создание российского флота для Северного морского пути ..... 128

**Ю.В. Зворыкина**

Перспективы развития арктических коридоров

России на основе глобальных логистических технологий ..... 132

**P.A. Азаматов, Е.В. Медведев, Д.С. Комиссаров, С.Д. Попов, С.Г. Цариченко**

К вопросу о транспортно-технологическом обеспечении системы комплексной безопасности

Арктической зоны Российской Федерации ..... 137

**M.H. Железняк, Д.М. Шестернев**

Особенности строительства и эксплуатации линейных сооружений в криолитозоне ..... 146

**Д.Р. Хайров**

Мобильные системы переработки арктических ресурсов – эффективный ответ на природные риски и экономические вызовы ..... 151

**В.И. Богоявленский**

Нефтегазовые проекты и морские транспортные магистрали в Арктике ..... 155

**И.И. Лаврентьев, И.В. Бузин**

Ледники Российской Арктики и айсберги как потенциальная угроза морскому транспорту и добыче на шельфе ..... 161

**Образование .....** 167**E.B. Кудряшова**

Национальный арктический научно-образовательный консорциум – инструмент реализации кадровой политики в Арктической зоне России ..... 169

**C.O. Барышников, И.И. Костылев, Е.А. Смягликова**

Кадровый ресурс в освоении Арктического региона ..... 175

**МИИТ 120 лет .....** 181**Б.А. Лёвин**

120 лет службы Отечеству ..... 183

**T.B. Шепитко**

Использование потенциала МИИТа для развития транспортной инфраструктуры Арктической зоны России: современность и перспективы ..... 198

**C.П. Вакуленко**

Институт подготовки кадров для управления транспортными системами ..... 205

**В.М. Круглов**

Новые железнодорожные транспортные коридоры восток – запад: тенденции развития ..... 209

**C.П. Вакуленко, П.В. Куренков**

Северный морской путь в системе международных транспортных коридоров ..... 212

**A.B. Вылиток**

О подготовке кадров для предприятий транспортного комплекса, работающих в арктических широтах ..... 220

**История .....** 224

Календарь знаменательных дат ..... 224

**Резолюция .....** 225

Резолюция 2-й международной конференции «Транспорт и логистика в Арктике»,

14 апреля 2016, Москва, МИИТ ..... 226

# Содержание раздела

<i>М.Ю. Соколов, министр транспорта России .....</i>	9
<i>А.С. Мишарин, первый вице-президент ОАО «РЖД», президент Российской академии транспорта .....</i>	11
<i>В.К. Глухих, президент Международного Конгресса промышленников и предпринимателей .....</i>	12
<i>В.А. Штыров, председатель Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации</i>	
<b>К решению национальных задач в Арктике необходимо подходить системно и комплексно .....</b>	14
<i>С.А. Аристов, статс-секретарь, заместитель министра транспорта Российской Федерации</i>	
<b>Приоритеты российского председательства в СБЕР .....</b>	16
<b>Совместная декларация встречи министров транспорта СБЕР о развитии транспорта в Баренцевом регионе .....</b>	23
<i>Л.С. Воронков</i>	
<b>Влияние антироссийских санкций на арктическую политику России .....</b>	25
<i>Е.Н. Андреева</i>	
<b>Единая система управления – залог комплексного развития СМП как общенационального проекта .....</b>	31



## Уважаемые коллеги!

*M.Yu. Соколов  
Министр транспорта России*

Освоение Арктической зоны Российской Федерации является на сегодняшний день одной из ключевых государственных задач. Во многом решение этой задачи зависит от успеха запланированных мероприятий по модернизации и развитию транспортной системы арктического региона. Для перевозок в Арктике используются морские, воздушные и наземные транспортные маршруты, развитие которых должно придать дополнительный импульс для освоения ресурсов северных территорий, создать предпосылки для перевозок в акватории Северного морского пути, а также способствовать улучшению условий жизни проживающего здесь населения.

К важнейшим аспектам развития транспортной инфраструктуры в Арктике необходимо отнести реализацию перспективных арктических проектов в сфере железнодорожного, воздушного и морского транспорта. В частности, речь идет о проектах, направленных на обустройство и повышение безопасности Северного морского пути с учетом международных требований к плаванию судов в полярных условиях. Это проекты строительства порта Сабетта, комплексного развития Мурманского транспортного узла, строительства новых объектов в морском порту Индига и реконструкции морского торгового порта Нарьян-Мар.

На сегодняшний день реализуется комплекс мер по развитию Северного морского пути в части навигационно-гидрографического, аварийно-спасательного и гидрометеорологического обеспечения судоходства, развитию арктических морских портов, а также повышению обороноспособности. В аква-

тории СМП действуют восемь линейных ледоколов, четыре из которых атомные. Ведется строительство еще четырех дизель-электрических ледоколов и трех атомных ледоколов. Серьезного внимания требуют вопросы развития транспортной инфраструктуры, создания адаптированных к суровым климатическим условиям средств транспорта – морских судов и альтернативных средств транспорта, обеспечения транспортной безопасности, а также вопросы развития и применения современных телематических и информационных технологий, спутниковой навигации для транспортного сообщения в Арктике, обеспечения транспортной доступности территорий Арктической зоны в целях улучшения условий жизни коренных малочисленных народов Севера.

1 января 2017 г. вступает в силу Кодекс для судов полярного плавания (Полярный кодекс), содержащий технические требования к судам, а также требования к полярной подготовке членов экипажей. Выполнение указанных требований Полярного кодекса вместе с существующим национальным регулированием плавания судов, осуществлением ледокольной и ледовой лоцманской проводки, навигационно-гидрографического, гидрометеорологического обеспечения и радиосвязи позволит обеспечить высокий уровень безопасности мореплавания в акватории Северного морского пути.

Наибольший объем перевозок в акватории СМП достигается за счет углеводородов и иных полезных ископаемых, добываемых в рамках реализации индустриальных проектов Арктической зоны Российской Федерации.



Со стороны государства ведется работа по привлечению для таких перевозок российских судов, построенных на российских верфях.

В 2015 году утверждена новая версия Морской доктрины России. Особый акцент в документе сделан на атлантическом и арктическом направлениях. Одним из принципов национальной морской политики, заложенных в доктрине, является поддержание морского потенциала страны на уровне, соответствующем ее национальным интересам, в том числе обеспечение присутствия российского флота в Арктике. Среди основных задач – функционирование Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации, конкурентоспособной по отноше-

нию к традиционным морским маршрутам по качеству транспортных услуг и безопасности мореплавания. Учитывая потенциал Северного морского пути, в перспективе его можно превратить в один из крупных международных транспортных коридоров. В новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации предусматривается развитие данного маршрута, прежде всего для осуществления коммерческих перевозок.

Значение развития транспортной инфраструктуры Арктики трудно переоценить. Можно с уверенностью сказать, что транспорт – это катализатор для всех экономических и социальных сторон жизни в регионе.





## Уважаемые коллеги!

*A.S. Мишарин  
Первый вице-президент ОАО «РЖД»,  
президент Российской академии транспорта*

Планы обновления Российских железных дорог напрямую связаны с перспективами социально-экономического роста Российской Федерации и ее регионов. Сегодня как никогда актуальным является вопрос активного освоения и обустройства Арктических территорий страны.

Важными приоритетами в этом направлении являются модернизация и развитие региональной инфраструктуры транспортной системы. В первую очередь, это повышение надежности функционирования и конкурентоспособности Северного морского пути, направленное на формирование нового евро-азиатского транспортного коридора и раскрытие транзитного потенциала нашей страны. Использование современных технико-технологических решений и внедрение новых транспортных продуктов, в том числе в рамках развития международного сотрудничества в сфере перевозок и логистики, позволит обеспечить эффективное включение транспортной системы Арктики в систему мировых внешнеэкономических связей.

Компания проводит постоянную работу по обеспечению интеграционных связей между странами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, повышению транзитного потенциала и привлечению грузов на инфраструктуру, проходящую по территории Российской Федерации.

Анализ перспективных объемов перевозок грузов по сети железных дорог России, основанный на использовании инструментов межотраслевого

и межрегионального прогнозирования, позволяет с уверенностью объявить о росте объемов перевозок в Северо-Западном и Уральском федеральных округах. И это, в свою очередь, подтверждает необходимость усиления транспортной инфраструктуры.

Используя все возможные ресурсы своей инвестиционной программы для обеспечения возрастающего объема перевозок грузов, ОАО «РЖД» реализует комплекс мероприятий по модернизации существующей, а также строительству новой железнодорожной инфраструктуры, в том числе и на подходы к портам – опорным точкам Северного морского пути.

Отдельно отмечу проект «Создание железнодорожного Северного широтного хода «Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» и железнодорожных подходов к нему», характеризующийся колоссальными социально-экономическими эффектами для Ямalo-Ненецкого автономного округа и страны в целом.

Безусловно, хозяйственное и социально-культурное освоение Арктики – вопрос нескольких десятилетий, но уже сегодня заложен мощный фундамент для реализации новых масштабных проектов, включая развитие железнодорожной сети. При этом в условиях обостряющейся конкуренции между различными транспортными коридорами, в особенности на маршруте Китай – Европа, для усиления позиций нашего арктического коридора большое значение приобретает консолидация усилий всех заинтересованных сторон.



*V.K. Глухих  
Президент Международного Конгресса  
промышленников и предпринимателей*

Международный Конгресс промышленников и предпринимателей (МКПП), объединяющий национальные деловые союзы 27 стран Европы и Азии, сердечно приветствует авторов и читателей альманаха «Транспорт и логистика в Арктике», подготовленного Международной академией транспорта – многолетним и авторитетным партнером Конгресса.

В последние годы значительно возросло геополитическое значение Арктики в мире. Она играет все большую роль в глобальной политике и экономике, становится объектом территориальных, ресурсных и военно-стратегических интересов ряда государств. Многие ведущие страны мира серьезно пересматривают отношение к арктическому региону, включаясь в разработку и реализацию разнообразных и масштабных программ и проектов. Это, прежде всего, вызвано возрастающими техническими возможностями человека по исследованию, освоению и оборудованию труднодоступных районов Арктики и, соответственно, повышением конкурентоспособности и рентабельности получаемых из региона ресурсов. Кроме того, значительно возросла доступность полярных и приполярных пространств, их транспортные перспективы, связанные частично и с глобальным изменением климата за последние десятилетия.

Одним из перспективных направлений развития Арктики может стать полномасштабная реализация транспортно-транзитного потенциала России за счет становления системы международных транспортных коридоров, проходящих по территории и акватории

## Уважаемые коллеги!

Северного Ледовитого океана под юрисдикцией Российской Федерации, а также транспортной инфраструктуры, связывающей труднодоступные приарктические населенные пункты. Транспортно-логистические услуги могут превратиться в крупнейшую после нефтегазового сырья статью экспорта и источник доходов в российской Арктической зоне.

Существенно возрастает роль и значение Северного морского пути в освоении Арктики, необходимость его превращения в постоянно действующую национальную транспортную артерию, что позволит обеспечивать не сезонное, а круглогодичное транспортное обслуживание крупнейших центров добычи ископаемых и населения российского Крайнего Севера, а также полнокровную интеграцию ресурсного потенциала Арктической зоны России в национальную и мировую экономику.

На данном непростом, кризисном этапе глобальной экономики, в ситуации, которая усугубляется политическими составляющими, особенно становятся востребованы независимые международные организации деловых и научно-технических кругов, объективно заинтересованных в многоотраслевом развитии путем гармоничного решения возникающих реальных проблем. Здесь необходимы активная деятельность внутри каждой из стран и одновременно широкие международные технологические связи, деловые контакты с заинтересованными зарубежными партнерами, развитие отношений с ними на экономической, прагматичной и взаимовыгодной базе.

В этой многогранной работе достойное место занимает Международный Конгресс промышленников и предпринимателей, деятельность которого нацелена на распространение современных технологий, передового производственного опыта, формирование надежных контактов представителей бизнеса из различных государств, совместную реализацию эффективных программ и проектов.

Вопросы формирования Евразийского субконтинентального транспортного коридора и обустройство его соответствующей логистикой постоянно находятся в сфере интересов МКПП, членов и партнеров Конгресса. Серьезное внимание уделяется проблемам и особенностям сооружения промышленных объектов и транспортных переходов в условиях вечной мерзлоты, сейсмических нагрузок и организации судоходства по сибирским рекам. Важным аспектом нашей деятельности являются координация и сопряжение бизнес-интересов национальных деловых союзов – членов МКПП со стратегической программой КНР «Экономический пояс Шелкового пути» и создание ее практических составляющих, в том числе российского Северного морского маршрута. В конкретном плане рассматриваются вопросы координации формирования субконтинентальных транспортных коридоров, грузопотоков и совершенствования портовой инфраструктуры между тихоокеанскими портами России,

Китая, ряда стран Юго-Восточной Азии, государствами Западной Европы и Балтийского региона.

Конгресс и в дальнейшем намерен оказывать всестороннюю поддержку правительенным, промышленным, финансовым и научным кругам России и стран-партнеров в продвижении инфраструктурного мегапроекта «Северный морской путь» и приглашает представителей широких международных деловых кругов к участию в этой деятельности Конгресса.

В реализации этих амбициозных проектов мы, конечно же, традиционно рассчитываем на опыт, международный авторитет и высокую компетенцию Международной академии транспорта.

Пользуясь случаем, хотим пожелать авторам и издателям альманаха «Транспорт и логистика в Арктике», которые являются признанными специалистами в данной области, дальнейших успехов в их сложной, многогранной и ответственной деятельности и выразить уверенность, что планомерная целенаправленная работа, в том числе с надежными независимыми зарубежными партнерами, ускорит решение задач, связанных с освоением Северного морского пути, что будет способствовать поступательному развитию промышленно-производственного потенциала в этом регионе и созданию стабильной общественно-экономической ситуации на Евразийском субконтиненте и во всем мире.





*V.A. Штыров*

*Председатель Совета по Арктике и Антарктике при  
Совете Федерации*

В последние годы со стороны всего международного сообщества наблюдается повышенный интерес к Арктике. Это находит свое выражение в увеличении объемов исследовательской деятельности, в реализации целого ряда экономических проектов в Арктике и, в том числе, в усилении контактов на международном уровне по арктической проблематике.

Традиционно такой всплеск интереса к Арктике связывается с двумя обстоятельствами. Первое – во всем мире ощущается дефицит природных и биологических ресурсов и ищутся пути для того, чтобы на основании применяемых технологий расширить ресурсные возможности. Второе – многие связывают интерес к Арктике с новыми перспективами, которые открываются в связи с глобальным потеплением как для экономической, так и для транспортной деятельности в Арктике.

Для России Арктика имеет особое значение, потому что для нас это не отдаленная территория с новыми возможностями, которые могут нас заинтересовать, для нас Арктика – это родной дом. Потому что значительная часть Российской Федерации находится в Арктической зоне или на Крайнем Севере. Для нас освоение Арктики – это не отдаленное будущее, это сегодняшний день.

В последние годы был принят целый ряд основополагающих документов и развернута практическая деятельность, связанная с Арктикой. Это «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую пер-

## К решению национальных задач в Арктике необходимо подходить системно и комплексно

спективу», «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года», государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период 2020 года». Это набор глобальных стратегических нормативных документов, которые дают ориентиры, цели и задачи для действий в Арктике. Сформированы специальные органы управления Арктической зоной Российской Федерации – государственная комиссия по вопросам развития Арктики, Совет по Арктике и Антарктике при Совете Федерации, который занимается законодательным обеспечением деятельности в Арктике.

В соответствии со стратегией определены четыре национальные задачи в Арктике: это использование Арктической зоны Российской Федерации в качестве стратегической ресурсной базы, развитие Северного морского пути как национальной единой транспортной коммуникации, сбережение уникальной экологической системы в Арктике и сохранение Арктики как зоны мира и международного сотрудничества.

Развитие Северного морского пути предполагает подключение его ко всем звеньям опорной транспортной сети арктических территорий. Для этого необходимо на основе системно-научного подхода организовать поэтапное вложение сил и средств в развитие морской, аэропортовой, железнодорожной и автодорожной инфраструктуры в российской Арктике, включая усиление железнодорожной и морской

портовой инфраструктуры Мурманска, строительство глубоководного морского порта в Архангельске, железнодорожной магистрали «Белкомур», Северного широтного хода, модернизацию арктических портов Хатанга, Тикси, Певек, Дудинка, Диксон и создание новых портовых (транспортно-логистических) комплексов / рейдовых отгрузочных терминалов Индига, Харасавей, Варандей. Также потребуется срочное восстановление и модернизация инфраструктуры арктических портов Тикси и Зеленый Мыс, а также строительство устьевых перегрузочных комплексов в устьях рек Лены, Яны, Индигирки и Колымы.

От города Ленска надо будет построить автомобильную дорогу до поселка Юрюнг-Хая, через реку Лена – железнодорожный мост в районе города Якутска, кроме того, необходимо достроить автомобильные дороги на Чукотке и реконструировать традиционные морские порты.

Меридиональные направления являются опорой для Северного морского пути, что важно со стратегической, военно-политической, оборонной точек зрения и для экономического и социального развития регионов Российской Федерации.

А сам Северный морской путь должен проходить значительно севернее относительно нынешней морской трассы и стать круглогодичным.

На сегодняшний день нефтегазовая промышленность страны стала активнее работать в Арктике: основным местом добычи природного газа является полуостров Ямал, вскоре начнется разработка месторождений на Гыданском полуострове. Добываемые углеводороды необходимо доставить для потребителя, это означает, что в Арктике рождается мощный грузопоток. Он должен уйти как в Европу, так и в Юго-Восточную Азию и в перспективе составлять до 60 миллионов тонн в год.

Наряду с традиционным маршрутом нужна новая трасса Севморпути, которая должна проходить значительно севернее относительно эксплуатируемой сегодня транспортной линии (которая также должна развиваться), что снимет ограничения по глубине и сделает трассу короче. Таким образом удастся избежать мелководных участков, но в то же время при эксплуатации более северного варианта пути корабли будут попадать в более сложную ледовую обстановку.

А это значит, что надо будет опережающими темпами развивать инфраструктуру безопасности мореплавания по Северному морскому пути. Для этого

понадобится кардинальное обновление ледокольного флота, строительство специализированных судов ледового класса и усиленного ледового класса, двухкорпусных танкеров, имеющих дополнительное аварийное снабжение.

Одним словом, Арктика – это территория масштабных задач, подходить к решению которых необходимо комплексно и системно. Значит, пришло время, опираясь на достигнутые результаты, переоценить наши подходы к Арктике и разработать серию новых стратегических нормативных документов. Поэтому сейчас министерствами и ведомствами Российской Федерации ведется работа по обновлению стратегии, одновременно с этим – работа по корректировке госпрограммы по развитию Арктики. Для того чтобы законодательно закрепить инструментарий и механизмы по развитию Арктики, сегодня рабочей группой правительства в составе сотрудников Министерства экономического развития и с участием экспертов Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации разрабатывается проект закона по развитию Арктической зоны Российской Федерации. Проект данного закона проходит сейчас стадию активного обсуждения и согласования, планируется, что осенью этого года он поступит на рассмотрение в правительство Российской Федерации и далее – в Государственную Думу РФ.

Время для принятия новых нормативных документов, призванных ускорить и упорядочить развитие Арктической зоны Российской Федерации, ограничено логикой внутренних экономических и внешнеполитических процессов.

И в этой связи безусловно полезными для разработчиков данного закона и специалистов, работающих над новой редакцией государственной программы развития Арктической зоны, являются итоговые материалы конференций, посвященных развитию российской Арктики и ее национальной транспортной артерии – Северного морского пути.

Регулярное издание альманаха «Транспорт и логистика в Арктике», освещение многогранной деятельности по развитию арктических территорий России, и прежде всего в транспортной сфере, с участием широкого круга экспертов и представителей органов государственного управления принципиально важно при реализации национальной программы освоения арктических территорий России и обеспечения регулярного сообщения по Северному морскому пути.



*S.A. Aristov  
Статс-секретарь,  
заместитель министра транспорта  
Российской Федерации*

20 лет назад в Архангельске, 10 сентября 1996 года, представителями стран – членов СБЕР было подписано совместное заявление министров транспорта стран Баренцева/Евроарктического региона, в которое вошли основные направления сотрудничества в области развития транспортной инфраструктуры.

В 1998 году страны – члены СБЕР подписали Меморандум о взаимопонимании по развитию Баренцевой/Евроарктической транспортной зоны (БЕАТА), был сформирован руководящий комитет СБЕР по развитию БЕАТА, координирующий вопросы международного взаимодействия при реализации региональных проектов в области железнодорожного, автомобильного, воздушного и морского транспорта, модернизации дорог и пограничных пунктов.

Принимая на себя осенью 2015 года эстафету председательства в СБЕР, мы ставили перед собой задачу наполнения текущей деятельности организации некоторыми новыми направлениями, которые позволили бы выработать совместный подход к ответам на вызовы, поставленные перед транспортной отраслью современным миром.

Основная цель российского председательства в СБЕР области транспорта – дальнейшее развитие Баренцевой/Евроарктической транспортной зоны (БЕАТА) и создание в регионе интегрированной транспортной системы, продолжение работы по реализации взаимовыгодных инициатив в области

## Приоритеты российского председательства в СБЕР

транспорта, инфраструктуры и логистики, обладающих практическим потенциалом.

При этом мы уверены, что неотъемлемым аспектом является системный подход к решению вопросов строительства, реконструкции и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры с учетом требований по защите окружающей среды. Не вызывает также сомнения, что эффективное и бесперебойное функционирование международной транспортной сети невозможно без завершения оптимизации трансграничных процедур в соответствии с наилучшим международным передовым опытом.

В этой связи в рамках российского председательства в СБЕР основными приоритетами в области транспорта были определены:

1. Продолжение работы, начатой в период норвежского и финляндского председательств над проектом Совместного транспортного плана Баренцева региона, направленной на создание эффективно действующей транспортной инфраструктуры и транспортного сообщения на севере Европы, построенной с учетом потребностей населения региона, климатических и географических особенностей, транспортных операторов и промышленных предприятий.

2. Повышение уровня безопасности движения, внедрение глобальных спутниковых навигационных систем и систем экстренного реагирования при авариях на формируемых международных автомобильных маршрутах Баренцева региона, в том числе на базе рос-



сийской системы экстренного реагирования при авариях «ЭРА-ГЛОНАСС», выработка предложений по ее возможной стыковке с европейской системой E-Call.

3. Подготовка кадров для предприятий транспортного комплекса, работающих в арктических широтах, включая судоходство.

4. Усиление взаимодействия рабочих органов СБЕР, отвечающих за вопросы транспорта и туризма.

Мероприятия российского председательства, центральным из которых стала встреча министров транспорта СБЕР в г. Архангельске 21 июня 2016 г., будут направлены на продвижение этих инициатив.

## Разработка Совместного транспортного плана

Транспортная система оказывает существенное влияние на показатели деловой активности, рост эффективности труда и объемов инвестиций, создание новых рабочих мест. В этой связи не вызывает сомнения, что создание транспортной системы, соответствующей потребностям населения и экономики, является одним из приоритетов государственного управления.

В соответствии с утвержденной правительством Российской Федерации Транспортной стратегии

Российской Федерации до 2030 года одними из основных стратегических целей развития российского транспортного комплекса являются его интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала нашей страны. Реализация намеченных целей способствует экономическому развитию регионов путем создания условий для повышения качества жизни населения, создания новых рабочих мест, снижения транспортных издержек.

С развитием системы транспортных коммуникаций районы, испытывающие трудности в экономике или столкнувшиеся с оттоком населения, получат стимулы к дальнейшему развитию. Важным является создание такой транспортной сети, которая обеспечивала бы связность крупных и средних городов, а также сельских населенных пунктов.

Для обеспечения непрерывного движения транспорта по автомагистралям, наряду с собственно развитием автодорожной инфраструктуры, будут развиваться придорожные сервисные зоны, системы видеонаблюдения и системы информирования, оповещающие водителей о пробках, изменениях погодных условий и режимах регулирования движения. Неотъемлемой частью такого развития является внедрение навигационных спутниковых систем и систем экстренного реагирования при



авариях. В качестве ключевой задачи определено снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

Современная и эффективно действующая транспортная система позволяет улучшить качество жизни населения, повысить безопасность дорожного движения, обеспечить экономические выгоды для регионов, в том числе за счет достижения кумулятивного эффекта.

Кроме того, приоритетное внимание уделяется вопросам развития мультимодальных связей, созданию новых объектов, обеспечивающих максимальное воздействие преимуществ того или иного вида транспорта (подходы к морским и речным портам, аэропортам, железнодорожным станциям).

В целом для достижения поставленных целей предпринимаются шаги, направленные на:

- развитие и повышение эффективности дорожной сети (включая уровень эксплуатационного состояния объектов, организации движения и обеспечения безопасности движения, снижение вредных последствий от воздействия транспорта на окружающую среду). Здесь необходимо отметить, что

часть автомобильных дорог по тем или иным причинам не имеют твердого покрытия. В настоящее время предпринимаются активные усилия по обеспечению твердого покрытия на всей протяженности международных маршрутов и устраниению на них выбоин и шероховатостей, что влияет на объем эксплуатационных затрат автомобилистов, а также на мнение пользователей о предоставляемых транспортных услугах;

- предоставление пользователям транспортных услуг современного и конкурентоспособного транспортного продукта, включая необходимость обеспечения своевременности доставки, сохранности груза, предоставления информации о состоянии груза и его местоположении в любой момент времени и др.;
- повышение экономической эффективности деятельности транспортного сектора;
- обеспечение необходимого профессионального уровня специалистов и его дальнейшего повышения с учетом внедрения на транспорте новых технических и технологических решений.



При этом немаловажным является международный аспект решения стоящих проблем. Повышение степени интеграции национальных сетей будет способствовать межрегиональному сотрудничеству, а также расширению международной торговли с другими регионами.

Каждая международная или региональная организация, и СБЕР не исключение, определяет для себя перечень приоритетных маршрутов или коридоров на основе предложений государств-членов. При этом, как правило, для достижения целей по развитию перевозок в рамках этих организаций разрабатываются соответствующие соглашения или меморандумы.

Эффективное воплощение в жизнь зафиксированных в них договоренностей призвано минимизировать негативное воздействие различий в правовых системах и облегчить процедуры пересечения границ. Кроме того, скоординированная работа позволяет повысить эффективность предпринимаемых усилий.

Кроме того, с учетом существенных капиталовложений в строительство инфраструктурных объектов для достижения наибольшего эффекта важным элементом в достижении конечной цели по созданию современной и востребованной транспортной систем-

мы является обеспечение требуемого уровня кооперации между партнерами при функционировании логистических цепочек.

Эти подходы мы заложили в качестве основы при проведении работы над проектом Совместного транспортного плана Баренцева/Евроарктического региона – масштабного документа, описывающего приоритеты развития транспорта в СБЕР. Разумеется, при разработке этого документа мы исходили из необходимости учета особенностей этого региона и задачи защиты уникальной природной системы северного края.

Рассчитываем, что начатый в Архангельске диалог по практическому наполнению Совместного транспортного плана с учетом представителей органов исполнительной власти, регионов и отраслевой науки будет предметным и плодотворным.

## Внедрение систем спутникового реагирования при авариях

Принимая во внимание значительный объем перевозок грузов и пассажиров, выполняемых автомобильным транспортом, помимо развития автодорожной инфраструктуры мы уделяем первостепенное





[vk.com/samechentov](https://vk.com/samechentov)

внимание вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

Целям снижения тяжких последствий от ДТП соответствует ввод в 2015 году в промышленную эксплуатацию российской государственной автоматизированной информационной системы реагирования при авариях «ЭРА-ГЛОНАСС», обеспечивающей передачу в автоматизированном режиме информации о происшествиях на автомобильных дорогах в службы экстренного реагирования не более чем за 25 секунд.

По оценкам экспертов, внедрение этой системы, позволяющей службам экстренного реагирования прибыть на место происшествия в течение так называемого золотого часа позволяет сохранить около 4 тысяч жизней в год.

Мы полагаем, что вопрос внедрения систем экстренного реагирования при авариях мог бы стать еще одним объединяющим звеном для членов БЕАТА, и поэтому внесли его в перечень приоритетов российского председательства. Такой подход оказался оправдан, и участники встречи министров транспорта СБЕР в Архангельске подтвердили заинтересованность проработать вопросы взаимодействия российской системы «ЭРА-ГЛОНАСС» с европейской системой E-Call.

Кроме того, предпринимаемые и по другим направлениям меры по обеспечению безопасности дорожного движения дают свои результаты.

В 2015 году количество ДТП на автомобильных дорогах сократилось на 8,2 %, число погибших – на 14,8 %, раненых – на 8,5 %. Общее снижение количества ДТП на федеральных автомобильных дорогах, в которых дорожные условия отмечены как сопутствующий фактор, в 2015 году снизилось по сравнению с предыдущим годом на 6,6 %, общее снижение числа погибших в таких ДТП составило 10,4 %.

## Подготовка кадров

В части подготовки кадров для отрасли следует отметить, что образовательные организации практически всех видов транспорта в той или иной степени имеют «арктический аспект».

Основным направлением подготовки кадров для транспортного комплекса Баренцева/Евроарктического региона, безусловно, является мореплавание.

В данном направлении основным приоритетом для Российской Федерации является кадровая обеспеченность деятельности Северного морского пути. Активизация судоходства по Северному морскому пути, а также добыча углеводородов на шельфе северных



морей требуют от экипажей судов и сотрудников береговых служб, работающих в сложных погодных условиях, особых знаний и навыков.

Севморпуть используется в том числе для национальных и международных транзитных перевозок, но для России с протяженностью береговой линии в северной части более 3000 км весьма актуальной является доставка грузов морем до устьевых портов, а дальше по внутренним водным путям и наоборот.

Вместе с тем развитие транспортной отрасли ставит объективную задачу подготовки кадров для всех видов транспорта.

Отрасль нуждается в специалистах нового поколения, интеллектуальный и образовательный уровень которых позволял бы качественно проектировать, строить и эксплуатировать транспортные объекты на многолетнемерзлых грунтах в условиях Заполярья.

Российские транспортные вузы принимают активное участие в этой работе и готовы предложить партнерам из Баренцева/Евроарктического региона варианты взаимовыгодного сотрудничества.

## Взаимосвязь транспорта и туризма

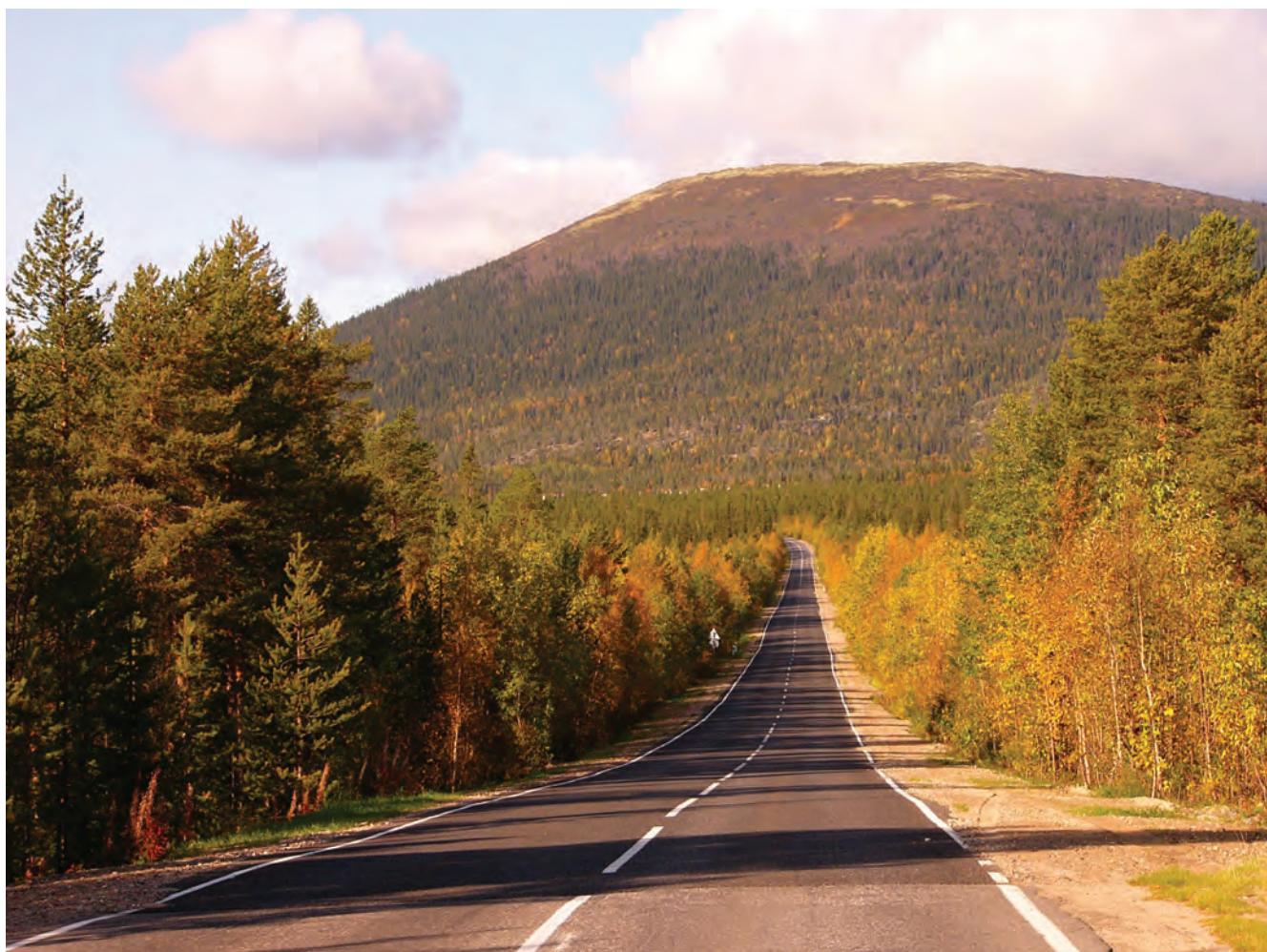
Как мы все знаем, Баренцев регион обладает богатыми ресурсами для развития туризма. Белые ночи, северное сияние, нетронутые заповедные территории и красивейшие природные ландшафты – лишь некоторые из зреющих красот Баренцева региона.

Популярными видами туризма в этом районе являются экологический, этнический, круизный, экспедиционный и другие виды природного и активного туризма.

Северная территория России обладает уникальными культурными и туристскими объектами для посещения: объекты культурного наследия, памятники истории, архитектуры, природы, археологии, музеи, объекты для активного, экстремального и экологического туризма.

При этом ключевым условием для дальнейшего развития туризма в Баренцевом регионе являются расширение сети путей сообщения и наличие современной транспортной инфраструктуры.

На наш взгляд, обеспечение транспортной доступности регионов, внедрение, там где это возможно,





передовых практик пересечения границ позволяют обеспечить развитие сферы туризма, которая не только будет способствовать укреплению гуманитарных и культурных связей между жителями Баренцева региона, но и может стать одной из точек роста для экономики региона в целом.

С целью обратить особое внимание на озвученные задачи и проблемы российская сторона предложила

в актуализированной версии Совместного транспортного плана Баренцева региона выделить отдельный раздел о взаимосвязи транспорта и туризма в Баренцевом регионе и отразить в нем наиболее популярные туристские дестинации. Дальнейший ход обсуждения, по нашим оценкам, позволит создать сеть удобных и привлекательных для пассажира или туриста пассажирских маршрутов.



# Совместная декларация встречи министров транспорта СБЕР о развитии транспорта в Баренцевом регионе (21 июня 2016 г., г. Архангельск)

21 июня 2016 г. в Архангельске (Российская Федерация) состоялась встреча министров транспорта Совета Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР). Встреча прошла под председательством Министра транспорта Российской Федерации М.Ю. Соколова.

Список участников приведен в приложении.

В ходе встречи стороны, руководствуясь положениями основополагающих документов в рамках СБЕР и стремясь к реализации основных целей Меморандума о взаимопонимании по развитию Евроарктического Панъевропейского транспортного региона Баренцева моря, в дружественной и конструктивной атмосфере **обменялись мнениями** о состоянии и перспективах развития многостороннего транспортного сотрудничества в рамках СБЕР.

Главы делегаций **подчеркнули**, что транспорт играет важную роль в экономическом и социальном развитии Баренцева региона, отметив важность учета вопросов охраны окружающей среды и интересов общества при разработке национальных транспортных стратегий стран СБЕР.

Стороны **подтвердили** приоритетное внимание, которое уделяется созданию в Баренцевом регионе интегрированной транспортной системы, продолжению работы по реализации взаимовыгодных инициатив в области транспорта, инфраструктуры и логистики, обладающих практическим потенциалом, и дальнейшему укреплению существующего международного сотрудничества в этих областях.

Главы делегаций **подчеркнули**, что развитие транспортной инфраструктуры и реализация совместных проектов в сфере транспорта, логистики и коммуникаций позволяют значительно расширить торговый оборот, придадут существенный импульс развитию

взаимно согласованной региональной системы транспортных маршрутов в Баренцевом регионе.

Стороны **отметили**, что эффективное и бесперебойное функционирование региональной транспортной системы зависит от оптимизации трансграничных процедур в соответствии с наилучшими международными практиками. Неотъемлемым аспектом является системный подход к решению вопросов защиты уникальной окружающей арктической среды северных районов при строительстве, реконструкции и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры.

Стороны **отметили** важность реализации представляющих общий интерес совместных проектов, направленных на создание современных транспортных связей в регионе и внедрение на транспорте передовых и инновационных технологий.

Главы делегаций **признали** важность активного вовлечения деловых кругов в процесс подготовки предложений по реализации транспортных проектов, способствующих развитию региона, в том числе на основе механизмов государственно-частного партнерства.

Стороны **отметили**, что пассажирское сообщение является важным аспектом для развития внутреннего и международного туризма и, как следствие, повышения благосостояния населения в регионе.

Стороны **отметили**, что преимущества развитых транспортной инфраструктуры, технологий и регулирования будут способствовать ускорению перемещения грузов и пассажиров и приведут к росту торговли и туризма. Новые технологии и информатизация, в частности, могут создать возможности для увеличения объемов, эффективности и безопасности транспортной инфраструктуры и предложить лучшие транспортные услуги для предпринимателей и туристов. Способность транспортной отрасли как влиять, так и реагировать на эти факторы будет определять эффективность и результативность, а также устойчивость отраслей транспорта и туризма.

Стороны **признают**, что развитие морской индустрии требует совершенствования сотрудничества между заинтересованными сторонами в сфере транспорта в рамках продвижения эффективной, устойчивой морской торговли и пассажирских перевозок, защиты окружающей среды и повышения уровня безопасности и надежности на морском транспорте.

Стороны **считают** целесообразным обмен информацией в области обеспечения безопасности на транспорте, внедрения инноваций и интеллектуальных транспортных систем.

Учитывая растущую привлекательность Баренцева региона для международного туризма, стороны **согласились** с тем, что высококачественные, надежные,



безопасные и рентабельные транспортные перевозки являются решающими для развития индустрии туризма и с тем, что транспортные услуги и инфраструктура должны быть спроектированы так, чтобы соответствовать потребностям всех туристов.

Стороны **приветствуют** обеспечение синергии различных международных форматов взаимодействия при выработке решений, касающихся развития транспортной составляющей Баренцева региона.

**По итогам встречи достигнуты следующие договоренности.**

Стороны **продолжат** реализацию мероприятий, направленных на создание эффективно действующей транспортной инфраструктуры и транспортного сообщения на севере Европы в целях содействия развитию торговли, мобильности и туризма, а также повышения общего уровня благосостояния населения в странах СБЕР.

Стороны **продолжат** обсуждать возможные инициативы, направленные на развитие судоходства и мультимодальных перевозок в регионе, в том числе по Северному морскому пути.

Стороны **продолжат** работу по развитию сотрудничества в области воздушного транспорта, в частности путем взаимодействия в сфере аэронавигации, обмена передовым опытом по созданию и управлению международными аэропортами, рассмотрению возможности расширения условий для авиакомпаний/пользователей воздушного пространства по открытию новых экономически эффективных авиамаршрутов в Баренцевом регионе.

Стороны **отметили** важность быстрого пересечения границ. Стороны **договорились** продолжить работу по синергии транспортной и туристской отраслей в рамках СБЕР.

В целях повышения уровня безопасности движения по формируемым международным транспортным маршрутам СБЕР стороны **продолжат** работу по внедрению систем экстренного реагирования при

авариях, обратив внимание на вопросы применения систем «ЭРА-ГЛОНАСС» и E-Call. Стороны **договорились** изучить вопрос о совместимости этих систем.

Стороны **согласились**, что вопросы подготовки и переподготовки специалистов для транспортного сектора, работающих в Арктике, должны найти должное отражение в повестке СБЕР.

Стороны **отметили** грядущее председательство Финляндии в Арктическом совете и **решили продолжить** сотрудничество по развитию транспортных сообщений в Арктике, а также безопасное морское судоходство.

Главы делегаций **отметили** позитивное развитие транспортной системы в регионе в период после первого проекта совместного транспортного плана Баренцева региона 2013 года и **приветствовали** дальнейшую деятельность, направленную на создание эффективно действующей транспортной системы в БЕАТА. Развитие транспортных маршрутов в Баренцевом регионе должно отражать потребности местного населения, предприятий и транспортных операторов, а также климатических и географических особенностей.

Стороны **продолжат** работу по координации деятельности с другими региональными форматами в области транспорта, в частности партнерством «Северного измерения» в области транспорта и логистики (ПСИТЛ).

Стороны **продолжат** работу по рассмотрению вопросов настоящей декларации в рамках очередной встречи министров транспорта СБЕР, дата и место проведения которой будут согласованы дополнительно по дипломатическим каналам.

Стороны **выразили** благодарность руководящему комитету БЕАТА за работу проекта совместного транспортного плана Баренцева региона.

Стороны **выразили** благодарность российской стороне за теплый прием и прекрасную организацию мероприятия.