



Москва, 125009  
Газетный пер., д. 3-5, стр. 1, 3 этаж  
+7 (495) 725 78 06

www.csr.ru  
info@csr.ru  
press@csr.ru

**Приморское региональное отделение Союза журналистов России и  
Дальневосточное отделение Российской Академии наук совместно  
с Центром стратегических разработок (г. Москва)**

## **РЕЗОЛЮЦИЯ**

### **Круглого стола**

**«Преодолевая холод. Освоение Арктики: вызовы и возможности для  
Дальнего Востока России»**

12 ноября 2021 г.

г. Владивосток

Эффективное освоение Арктики и Дальнего Востока является одним из приоритетных направлений развития экономики России. В этом году принята государственная программа РФ «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ». В числе целей госпрограммы: увеличение экономического вклада Арктической зоны в российскую экономику, обеспечение устойчивого, опережающего социально-экономического развития региона, развитие регионов, привлечение новых инвесторов. Уже реализуется ряд масштабных индустриальных проектов в Восточной Арктике. Поставлена задача сделать Северный морской путь (СМП) по-настоящему глобальной, конкурентной транспортной артерией, работающей в первую очередь на освоение и развитие территории российского сектора Арктики. К 2025 году планируется, что грузооборот СМП возрастет до 80 миллионов тонн.

Дальний Восток получил новые вызовы и возможности — задача освоения Арктики, поставленная президентом России В.В. Путиным, требует корректировки пространственного развития регионов, модернизации морских портов. Освоение Арктики требует ускоренного инфраструктурного развития.

#### **В круглом столе приняли участие:**

- **Виктор Андреевич Суханов**, председатель Приморского отделения Союза журналистов России, модератор круглого стола (Владивосток, ОЧНО);

- **Валентин Иванович Сергиенко**, Председатель ДВО РАН, вице-президент РАН, академик; Приветственное слово (Владивосток, ОЧНО);
- **Виктор Лаврентьевич Ларин**, доктор исторических наук, академик РАН, заместитель председателя ДВО РАН, зав. Центром глобальных и региональных исследований Института истории ДВО РАН (Владивосток, ОЧНО);
- **Татьяна Игоревна Караваева**, вице-президент, руководитель направления «Пространственное развитие» ЦСР (Москва, ОНЛАЙН);
- **Татьяна Викторовна Гороя**, первый вице-президент ЦСР (Москва, ОНЛАЙН);
- **Михаил Евгеньевич Кузнецов**, директор Восточного центра государственного планирования (Москва, ОНЛАЙН);
- **Виталий Витальевич Танцюра**, генеральный директор Дальневосточного научно-исследовательского института морского флота (ДНИИМФ) (Владивосток, ОЧНО);
- **Николай Анатольевич Горячев**, член-корреспондент РАН, доктор геолого-минералогических наук, главный научный сотрудник Северо-Восточного комплексного научно-исследовательского института ДВО РАН (Магадан, ОЧНО);
- **Михаил Васильевич Холоша**, помощник ректора по научной работе Морского государственного университета им. Г.И. Невельского (Владивосток, ОЧНО);
- **Вячеслав Владимирович Козловский**, контр-адмирал (Владивосток, ОЧНО);
- **Нина Вадимовна Пикалова**, директор по организационному управлению ООО «Морской Стандарт-Бункер» (Петропавловск-Камчатский, ОЧНО);
- **Никита Анатольевич Томилин**, директор по коммуникациям ПАО «ВМТП»;
- **Александр Константинович Долгов**, резидент экспертного клуба ЦСР, управляющий московского офиса юридической фирмы Squire Patton Boggs;
- **Алексей Александрович Сапетко**, директор департамента международного сотрудничества Министерства транспорта России.

**Участники круглого стола обсудили** текущее состояние освоения Арктики, особенности реализации транспортно-логистических проектов в Арктике и отметили, что вопрос, вынесенный на обсуждение, важен и актуален по следующим соображениям:

- северная Евразия — это место обитания для значительной части населения России;
- территория Арктической зоны — это более половины территории РФ, богатейшие и необходимые для производственного комплекса России минеральные ресурсы, удельный вес этих ресурсов возрастает в связи с истощением запасов в других, более благоприятных регионах;
- освоение ресурсов севера требует развития производственной и транспортной инфраструктуры, речь идёт не только о Северном морском пути, но и наземной

транспортной инфраструктуре в условиях крайне неблагоприятного севера, в том числе на вечномёрзлых грунтах;

– освоение Арктической зоны, влечёт большие демографические сдвиги, остро стоит вопрос о перемещении трудовых ресурсов, приращении человеческого капитала, сохранении здоровья населения и традиционных культур коренных народов Севера;

– освоение Арктической зоны наряду с применением вахтового метода непосредственно на объектах требует также и развития находящихся в Арктической зоне городов, которые бы выступали научными, административными и образовательными центрами, готовя технологии и кадры для освоения региона;

– важнейшей задачей освоения Арктической зоны является обеспечение транспортной доступности. Необходимы комплексные меры по повышению транспортной подвижности и мобильности населения Арктической зоны, включающие наряду с субсидированием перевозок дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры и логистики;

– для освоения Арктики необходимы принципиально новые технологии и материалы, в том числе в целях повышения эффективности деятельности, обеспечения безопасности, минимизации техногенного и антропогенного воздействия на окружающую среду.

Крайне важно сконцентрировать внимание научного сообщества на необходимости создания комплексной модели Арктики, в частности, на изучении поведения вечной мерзлоты ее Восточного сектора. Вполне возможно, что потепление приведёт к существенному изменению состояния вечной мерзлоты, в связи с этим нарастает угроза для существующей инфраструктуры российского Севера. Это угроза для фундаментов зданий и технических сооружений, таких как газо- и нефтепроводы, для портовой и дорожной инфраструктуры. Риск возможного ущерба оценивается в триллионы рублей.

Необходимо проводить изучение, оценки климатических изменений наземной экосистемы и экосистемы Северного Ледовитого океана, вести мониторинг карбона в Арктике, исследование адаптации человеческого организма к экстремальным условиям Арктики.

Требуют своего исследования геодинамические процессы в Арктике, геологическое строение Арктической зоны, экология территорий и акваторий и связанные с этим климатические изменения.

Наиважнейшей задачей является консолидация научного сообщества, министерств, ведомств для изучения проблем Арктики, необходимы четкая координация и управление ориентированными научными исследованиями, формирование универсальных баз данных, которые позволят потом привлечь методы современной экономики для обработки всех имеющихся данных и выработки рекомендаций по принятию тех или иных социально-экономических решений, эффективного и ответственного функционирования промышленных и добывающих предприятий, развития и модернизации логистической инфраструктуры региона.

**Участники дискуссии подчеркнули важность** международного сотрудничества в освоении и пространственном развитии Арктики:

- Арктика – это достояние всего человечества, многие проблемы ее освоения можно решить только на основе международной кооперации;
- Арктика – это площадка для международного сотрудничества как платформы для продвижения собственных интересов России;
- важными проблемами для международного научного взаимодействия являются последствия изменения климата, экология северных территорий и акваторий Северного Ледовитого океана, потепление, истончение льда и разрушение вечномёрзлых грунтов;
- отдельным направлением международного сотрудничества является вопрос сохранения среды обитания коренных малочисленных народов. Это вопрос мирового значения. И он может решаться только на основе международного сотрудничества.

**Участники дискуссии отметили:**

- Северный морской путь — это очень сложный проект. Его необходимо рассматривать как систему, включающую и магистраль, и инфраструктурное обеспечение (территории, маршруты и порты, которые будут генерировать грузовую базу, не только российские, но и японские, и корейские, и китайские и т. д.). Необходимо организовать своевременное и оперативное обеспечение соответствующей информацией заинтересованных российских и иностранных судовладельцев, фрахтователей, грузовладельцев и экспедиторов, включающую тарифы на весь комплекс услуг при следовании морского транспорта по Севморпути, тарифы на весь комплекс услуг по обработке судов в соответствующих арктических морских портах, краткосрочный и долгосрочные гидрометеорологические прогнозы с оценкой ледовой обстановки на маршруте. Логистика Северного пути выходит далеко за границы самого пути.

С точки зрения транзитной грузовой базы вход в сквозной маршрут с использованием Севморпути смотрится на юге Приморья. В рамках Восточного экономического форума было подписано соглашение между госкорпорацией «Росатом» и компанией FESCO о том, что ВМТП выбран базовым портом для развития Северного морского пути. Это сложный вопрос, системный, поскольку в решении подобных задач должен присутствовать макроэкономический регулятор. «Росатом» взялся за эту функцию, и на сегодняшний день это его зона ответственности — продумать все то, что должно быть не только непосредственно на магистрали, но и в ее окружении.

Исключительная значимость эффективного развития инфраструктуры Севморпути как главного стратегического, экономического и логистического проекта Арктики предопределена необходимостью обеспечения бесперебойного морского грузового сообщения между арктическими портами, между промышленными и добывающими предприятиями АЗРФ, предприятиями западного и восточного секторов Арктики, чтобы были развиты территории, которые обслуживают Севморпуть.

При реализации инфраструктурных проектов в Арктике во всех отраслях необходимо широко использовать возможности и механизмы государственно-частного партнёрства. В этой связи появление механизма Арктической дальневосточной концессии очень важно, потому что фактически этот механизм претворяет в жизнь тезис Президента России по инфраструктурной ипотеке.

Освоение северной и восточной зон Арктики РФ невозможно без комплексного решения задач по строительству в этом регионе сухопутной транспортной системы, энергетической инфраструктуры, реализации проектов комплексной модернизации арктических морских портов, развития региональной авиации и модернизации аэропортов, интенсификации морского грузового сообщения по Севморпути.

В настоящее время в рамках КПМИ и других федеральных программ реализуется несколько ключевых для Арктики проектов транспортной инфраструктуры, среди которых: строительство моста через р. Лена в Якутске, комплексное развитие Мурманского транспортного узла, строительство терминала СПГ и ГК «Утренний» в морском порту Сабетта, строительство нового терминала в порту Певек, строительство Северного широтного хода. Кроме того, в рамках КПМИ в Арктической зоне ведется реконструкция 15 аэропортов, в том числе 10 – в Арктической зоне ДФО. Участники круглого стола отмечают принципиальную важность указанных объектов транспортной инфраструктуры и необходимость завершения их строительства в установленные сроки.

Существует необходимость применения нестандартного подхода к вопросу пространственного развития российских городов Арктической зоны, а также учёта при разработке стратегических документов не только экономических, но и социальных факторов.

Существенную роль в развитии территории Арктической зоны играет не только создание преференциальных режимов для бизнеса, но и обеспечение населённых пунктов качественной инженерной, транспортной, коммунальной и социальной городской инфраструктурой.

В настоящее время принято правительственное решение о создании единой дальневосточной авиакомпания. Участники круглого стола считают необходимым сделать основным принципом ее работы обеспечение транспортной доступности Арктической зоны ДФО как с точки зрения частоты рейсов, так и с точки зрения стоимости билетов для населения.

**Было заявлено**, что освоение Арктики и развитие Севморпути включает в себя ряд первоочередных задач по обеспечению надежной защиты интересов России в этом стратегически важном регионе, совершенствованию научной, транспортной, навигационной и военной инфраструктуры.

**Участники дискуссии предложили:**

1. Провести рабочее совещание институтов Сибирского и Дальневосточного отделений РАН по созданию комплексной модели Арктики, изучению поведения вечной мерзлоты.
2. Поддержать создание единой межведомственной системы мониторинга состояния вечной мерзлоты, которая бы охватывала корпоративные системы

и ведомственные системы и объединяла бы их в единую справочную аналитическую систему поддержки принятия решений.

3. Отметить исключительно важное значение развития СМП как магистрального маршрута, который строится прежде всего для России. Севморпуть - наш маршрут, выступающий интегратором инфраструктурного и логистического обустройства районов Арктики и Дальнего Востока, а также стимулирующий развитие морских портов, транспортной сухопутной системы и энергетической инфраструктуры.
4. Обратиться в адрес Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики с предложением рассмотреть возможность введения в Арктической зоне субсидирования «северного завоза».
5. Обратить внимание на необходимость включения в программные документы правительства мероприятий, направленных на создание условий для развития городской инфраструктуры на территории Арктической зоны.
6. Рекомендовать органам исполнительной власти рассмотреть возможность выработки мер стимулирования работодателей и образовательных учреждений по подготовке будущих кадров непосредственно в городах, расположенных на территории Арктической зоны.

\*\*\*\*\*