

Виктор Олерский: Россия и Канада в Арктике, скорее, союзники

Заместитель министра транспорта РФ, руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский дал интервью канадскому соббору ТАСС по перспективам арктических проектов России и морского сотрудничества со странами региона

ОТТАВА, 10 мая. /Корр.ТАСС Даниил Студнев/. Освоение Арктики и ее ресурсного потенциала является одной из стратегических задач России. Проблемы и перспективы развития региона обсуждались на Третьей министерской конференции Токийского и Парижского меморандумов о взаимопонимании по государственному портовому контролю в Ванкувере, где нашу страну представлял заместитель министра транспорта РФ, руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский. О будущем России в Арктике и ее сотрудничестве с ключевыми игроками региона он рассказал в интервью ТАСС.

Российские проекты в Арктике

В настоящее время в Арктике создаются условия для использования Северного морского пути в качестве транзитной магистрали между Европой и Азией. Замглавы Минтранса напомнил, что в российской Арктической зоне уже реализован проект строительства комплекса по перевалке нефти с Новопортовского месторождения мощностью 8,5 млн тонн в год в районе мыса Каменный. Добытую нефть доставляют танкерами-челноками по СМП до морского порта Мурманск с последующей отправкой конечным потребителям в Западную Европу и Северную Америку. В 2016 году грузооборот морского терминала составил 2,8 млн тонн. "В среднесрочной перспективе у нас планируется строительство угольного терминала "Чайка" в морском порту Диксон мощностью 10 млн тонн в год, обустройство Пайяхского и Северо-Пайяхского месторождения, строительство нефтяного терминала "Таналау" мощностью 5 млн тонн с возможностью увеличения до 7,5 млн тонн, а также строительство морского терминала по производству сжиженного природного газа (СПГ) в рамках освоения Салмановского (Утреннего) нефтегазоконденсатного месторождения мощностью 20 млн тонн", - рассказал он.

С 2011 года реализуется проект строительства морского порта Сабетта на полуострове Ямал в районе поселка Сабетта с целью освоения Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения по схеме государственно-частного партнерства. Проект предполагает создание транспортного терминала на полуострове и осуществляется в целях обеспечения эффективного освоения Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения, строительства завода СПГ и морского порта по перевалке сжиженного природного газа в объеме 16,5 млн тонн и газового конденсата в объеме 1,35 млн тонн. Общий объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути в 2016 году вырос более на 27,4% и составил 7,5 млн тонн.

Северный морской путь

Ранее президент РФ Владимир Путин, выступая на форуме "Арктика - территория диалога", поручил правительству проработать вопрос о создании отдельной структуры, ответственной за развитие Севморпути. Комментируя эту тему, замглавы Минтранса отметил, что Администрация СМП, которая сейчас выполняет административные функции, выдавая разрешения на плавание по СМП, могла бы оказывать коммерческие услуги.

Олерский напомнил, что в настоящее время в акватории Севморпути работают несколько организаций, в том числе подведомственных Росморречфлоту.

Администрация Севморпути выполняет административные функции, выдавая разрешения на плавание по СМП, Гидрографическое предприятие осуществляет комплекс гидрографических и навигационных работ, Росморпорт и Атомфлот оказывают услуги по ледокольной проводке судов, Морспасслужба несет аварийно-спасательную готовность, Управление навигации и океанографии ВМФ издает навигационные карты и пособия, Росморпорт с участием ГЦСС (ФГУП "Главный Центр Специальной Связи") передает навигационную и гидрометеорологическую информацию мореплавателям и т.д.

"Для нормализации работы мы планируем объединить Администрацию и Гидрографическое предприятие под единой вывеской - Администрация Севморпути, и расширить функции нового ведомства в сторону оказания услуг судовладельцам, флоту и иным пользователям СМП. Кроме перечисленного, реорганизованная Администрация могла бы выполнять и ряд коммерческих функций. Это, прежде всего, индивидуальные услуги судам по сопровождению (проводке) в ледовых условиях, а также логистические и брокерские услуги", - сказал замминистра.

Россия и Канада в Арктике

По мнению Олерского, Россия и Канада должны интенсивнее обсуждать вопросы сотрудничества в Арктике, так как обе страны имеют схожие интересы в этом регионе. По его словам, например, в области торгового мореплавания и организации плавания судов в полярных водах Россия и Канада "не только не оппоненты, но своего рода союзники". "Мы ведем работу с соответствующими специалистами в Канаде по координации наших подходов к регулированию судоходства в Арктике, - сказал замминистра. - Уверен, что нашим странам есть прямой смысл и впредь почаще "сверять часы" по целому ряду вопросов развития арктического региона, промышленной и транзитной деятельности в его акватории, а также, конечно, в сфере международного полярного нормотворчества и правового регулирования".

Олерский отметил, что российский Северный морской путь и канадский Северо-западный проход имеют похожие юридические проблемы. По его словам, схожесть правовой ситуации для России и Канады в Арктике в части мореплавания подтвердил ход разработки Полярного Кодекса, вступившего в силу с 1 января этого года. "Именно по настоянию наших стран появились ссылки на конвенции ООН по морскому праву, подтверждающие права прибрежных Арктических стран на национальное регулирование судоходства вдоль своих берегов, несмотря на положения Полярного кодекса. И Россия, и Канада ввели свои национальные правила и процедуры для судов любых стран при плавании вдоль своего побережья в Арктике", - указал он.

Развитие сотрудничества между Канадой и Россией было практически полностью приостановлено в 2014 году по инициативе правительства бывшего канадского премьер-министра Стивена Харпера после воссоединения Крыма с РФ и конфликта на востоке Украины.

Повестка Арктического совета в Фэрбенксе

11 мая в американском Фэрбенксе состоится Министерское заседание Арктического совета. Олерский рассказал, что, в частности, там будут обсуждаться вопросы мониторинга судоходства в Арктике и защиты морской среды от загрязнения с судов. "Предстоит обсудить подходы к вопросам использования тяжелых сортов нефтепродуктов в качестве судового топлива и влияния выбросов сажи из судовых двигателей на экологию - снежный и ледяной покровы. По нашему мнению, достаточных оснований для принятия немедленных мер в этом направлении нет, но разработать меры по возможному сокращению рисков загрязнения окружающей среды лишним не будет", - сказал замминистра.

По его словам, у членов Арктического совета сейчас также нет общего понимания в части мониторинга судоходства в регионе. "Интенсивность движения судов в Арктике настолько мала, что практического смысла от предлагаемых некоторыми странами проектов создания общих Арктических мониторинговых систем (например, на основе автоматизированных информационных систем - АИС) не усматривается. Да и покрытие акватории береговыми станциями АИС в Арктике ничтожно мало", - пояснил он.