

РЕЗОЛЮЦИЯ
МЕЖДУНАРОДНОГО АРКТИЧЕСКОГО САММИТА
«Арктика и шельфовые проекты: перспективы, инновации и развитие регионов»
(АРКТИКА 2021 СПБ)
в РУТ(МИИТ)

26 мая 2021 года

Москва, РУТ (МИИТ)

Преамбула:

Участники Международного арктического саммита « Арктика и шельфовые проекты: перспективы, инновации и развитие регионов» (АРКТИКА 2021 СПБ) в РУТ(МИИТ) далее (САММИТ) считают, что реализация задачи превращения ресурсного потенциала Арктической зоны России в материальную базу решения актуальных проблем социально-экономического развития страны является основой государственной политики Российской Федерации в Арктике.

Основой транспортной инфраструктуры Российской Арктики является Северный морской путь, в прямой зависимости от стабильности функционирования которого зависит решение важнейших национальных интересов в оборонных, экономических, геополитических, научных и социальных областях. Северный морской путь, являясь основной морской транспортной магистралью Арктики и наиболее эффективным транзитным маршрутом, объединив в общую транспортную сеть европейские и российские дальневосточные морские и речные порты, соединяет порты Европы и стран Азиатско-Тихоокеанского региона кратчайшим водным путем.

Являясь естественным интегрирующим транспортным элементом всей Арктики, Северный морской путь в своем развитии должен опираться на систему арктических морских портов, обеспеченных базовой сухопутной меридиональной транспортной сетью, прежде всего железнодорожной, что будет способствовать сохранению транспортного единства регионов России и её территориальной целостности. Решение вопросов эффективного и стабильного функционирования Северного морского пути является одним из основных вопросов для рассмотрения специалистами и учеными, определения и последующей реализации их наиболее эффективных разработок и предложений.

Функционирование и дальнейшее развитие Северного морского пути в настоящее время во многом определяет организацию и структуру всей транспортной системы Арктической зоны. Социально-экономическое развитие Арктической зоны требует решения вопросов развития промышленности, экономического сотрудничества с регионами России, повышения качества жизни населения и других вопросов. Комплексное решение этих вопросов невозможно без реализации проектов освоения материка и арктического побережья Российской Федерации. Это определяет особую роль и значение развития транспортной инфраструктуры на всей территории материковой части Арктической зоны России.

Сбалансированное развитие транспортной инфраструктуры возможно при интегрировании транспортных коммуникаций всех видов транспорта и доступности транспортных услуг по перевозке пассажиров и грузов,

обеспечения хозяйственной деятельности предприятий, ресурсодобывающих и перерабатывающих производств, расширения добычи и переработки природного газа и других углеводородов, обеспечения устойчивых экономических связей с регионами всей страны.

Эффективность решения задач развития Арктической зоны Российской Федерации, в том числе ее транспортной системы, носит комплексный характер и требует учета знаний, опыта, результатов научных исследований специалистов и ученых разных научно-технических специализаций. Именно системный подход к решению сложных стратегических задач государственного значения обеспечивает принятие наиболее эффективных и сбалансированных решений, путей и методов реализации практических задач.

Проведение САММИТА является одним из действенных направлений решения задач, обеспечивающих развитие и совершенствование транспортной системы всей территории Арктики, как элемента единой транспортной системы Российской Федерации, реализации стратегии и государственной программы развития Арктической территории.

Поставленной и решенной при проведении САММИТА целью явилось обсуждение вопросов и выработка предложений, обеспечивающих транспортную доступность в Арктической зоне Российской Федерации – комплексного развития и совершенствования транспортной инфраструктуры Арктических территорий страны, в том числе обеспечения эффективного функционирования основных ее составляющих – Северного морского пути и транспортной инфраструктуры материковой части Арктической зоны России на основе предлагаемых учеными и специалистами решений и результатов выполненных научных исследовательских работ.

Участниками САММИТА были рассмотрены ключевые вопросы и направления развития Арктической зоны Российской Федерации, включающие:

- участие России в деятельности институтов международного партнерства в Арктике;
- международные бизнес-проекты в Арктике;
- международное сотрудничество в реализации комплексных задач освоения Арктики;
- обеспечение безопасности при освоении Арктики;
- сотрудничество в сфере устойчивого развития Арктики;
- актуальные экологические, проблемы, возникающие при строительстве транспортной инфраструктуры в Арктической зоне Российской Федерации;
- использование инструментов привлечения средств из внебюджетных источников с применением механизма частной концессионной инициативы;
- повышение взаимодействия между различными видами транспорта;
- стратегию развития и функционирования транспортной системы Арктической зоны Российской Федерации;
- создание современной транспортной инфраструктуры в Арктической зоне Российской Федерации, разработка и реализация инфраструктурных транспортных проектов с научным обеспечением их развития и функционирования;

- организацию и функционирование транспортно-логистической структуры в Арктической зоне России, объединяющей все виды транспорта;
- научно-практическую деятельность в области разработки и внедрения инновационных строительных конструкций, материалов и технологий при проектировании и скоростном строительстве объектов транспортной инфраструктуры Арктической зоны;
- подготовку и переподготовку специалистов транспортного комплекса для работы в арктических условиях в РУТ (МИИТ) с использованием внешнего сетевого взаимодействия с другими профильными высшими учебными заведениями;
- инновационные образовательные технологии для подготовки и переподготовки кадров в Арктической зоне России;
- максимальное сохранение хрупкой природы Арктической зоны при интенсивном освоении природных ресурсов.

Участники САММИТА подчеркнули:

- необходимость создания единой системы управления транспортной инфраструктурой Арктической зоны, автоматизированной системы управления и контроля в транспортном комплексе и его составляющих, логистике, взаимосвязи составляющих автоматизированных систем, в том числе автоматизированной системы обеспечения безопасных условий эксплуатации всех видов транспорта;
- необходимость совмещения во времени решений задач в Арктической зоне России по развитию объектов Севморпути и сухопутных транспортных и инфраструктурных программ и задач текущей эксплуатации при реализации «Комплексного проекта развития СМП» и других комплексных проектов развития сухопутных Арктических территорий;
- необходимость независимой экспертизы с привлечением РУТ(МИИТ) отдельных инфраструктурных и транспортных инвестиционных проектов в рамках контроля деятельности заинтересованных министерств и ведомств по реализации государственной программы и комплексного развития транспортной инфраструктуры в Арктической зоне России.

Участники САММИТА отметили:

- в целях повышения эффективности и результативности развития транспортной инфраструктуры Арктической зоны России, опираясь на свои компетенции и используя внешнее сетевое взаимодействие с ведущими вузами России, РУТ(МИИТ) осуществит научно-техническое сопровождение и кадровое обеспечение Арктических транспортных проектов;
- участие РУТ(МИИТ) в обеспечении системной увязки разрабатываемых и реализуемых инвестиционных проектов отдельных направлений в Арктической зоне в рамках единых региональных проектов развития различных видов транспорта и их инфраструктуры под эгидой Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, обеспечивая реализацию приоритетов стратегических планов России в Арктической зоне;

- к приоритетам развития транспортной инфраструктуры Арктической зоны России следует отнести расширение функций морского порта Сабетта на полуострове Ямал, который при наделения его функциями многопрофильного морского порта станет одним из важнейших портов по реализации разрабатываемых проектов развития регулярного судоходства для перевозки всех видов грузов по Северному морскому пути;

- при разработке и реализации инвестиционных проектов модернизации, расширения и создания новых портовых объектов вдоль Северного морского пути предусматривать учет и взаимодействие с реализуемыми смежными проектами, направленными на развитие морского, речного, железнодорожного, автомобильного, авиационного и высокоскоростного амфибийного транспорта, включая инфраструктуру оборонного назначения;

- РУТ(МИИТ) принять участие в научно – техническом сопровождении Проекта промышленного – логистического парка «Обской причал» в г. Лабытнанги ЯНАО (далее Проект). Проект предполагает модернизацию действующей инфраструктуры речного порта и строительство новых производственных мощностей.

- реализация проектов строительства железнодорожного Северного широтного хода и железной дороги Бованенково – Сабетта в совокупности с автодорожной сетью, обеспечит создание интегрированной железнодорожной инфраструктуры путем соединения Северной железной дороги на западе со Свердловской железной дорогой на востоке и с Ямальским железнодорожным ходом (Обская – Бованенково – Сабетта) на полуострове Ямал, создавая тем самым «Арктический шелковый путь»;

- одним из важных проектов развития железнодорожной инфраструктуры для обеспечения перспективных объемов перевозок Генеральной схемой и инвестиционной программой ОАО «РЖД» является развитие сухопутных подходов к морскому порту Мурманск, предусмотренное реализуемым в настоящее время проектом «Проект комплексного развития Мурманского транспортного узла». Важным инфраструктурным проектом Арктической зоны России является «Белкомур», предусматривающий создание нового железнодорожного направления «Пермь – Соликамск – Сыктывкар – Микунь – Карпагоры – Архангельск»;

- при разработке и реализации проектов развития транспортной инфраструктуры всей территории Арктической зоны России целесообразно использовать опыт и результаты выполнения работ над проектом Совместного транспортного плана Баренцева региона, направленного на обеспечение создания эффективно действующей транспортной инфраструктуры и транспортного сообщения на севере Европы, выполняемых в качестве приоритетного направления в области транспорта;

- интеграция комплексного развития железнодорожной инфраструктуры Арктической зоны при научно-техническом сопровождении РУТ(МИИТ) будет являться важным условием эффективного освоения богатейших месторождений регионов Севера, а также позволит сформировать стратегически важный мультимодальный транспортный полигон, дополняющий и развивающий

значение и результативность эксплуатации Северного морского пути и Транссибирской магистрали;

- учитывая особые условия эксплуатации наземных транспортных средств в Арктической зоне необходимо разработать комплекс нормативных документов, регламентирующих технические параметры и характеристики, а также эксплуатационные требования к группам наземных и воздушных транспортных средств, обеспечивающих их надежную эксплуатацию в арктических условиях, регламентные требования должны являться базовыми при закупке и поставке транспортных средств, их проектировании и производстве на предприятиях Российской Федерации;

- в целях обеспечения круглогодичной транспортной доступности объектов и населенных пунктов на материковой части Арктической зоны России необходимо интенсифицировать производство в Российской Федерации современных воздушных и наземных транспортных средств, использующих различные виды газомоторного топлива обеспечивающего более дешевую, надежную и экологически безопасную эксплуатацию (в том числе в тундровой зоне) в специфических арктических условиях;

- учитывая высокую эффективность применения авиации в Арктической зоне России, целесообразно решить задачу доступности местных авиационных перевозок с использованием воздушных судов российского производства, за счет использования различных видов более дешевого газомоторного топлива и субсидий бюджетов разного уровня;

- в целях ускорения освоения Арктической зоны Российской Федерации необходимо активизировать производство в России надежных и экологически безопасных в арктических условиях современных транспортных средств и энергетических установок, включая ветроэнергетические.

В плане международного сотрудничества особенно актуальны:

- активизация научного сотрудничества стран в международных исследовательских программах и проектах, касающихся создания транзитных транспортно-технологических систем, в том числе для Севморпути;

- обеспечение на Севморпути стандартов безопасности мореплавания и сохранения окружающей среды, соответствующих международному уровню;

- выполнение программных мероприятий по закреплению статуса Севморпути как самостоятельного Евро-Азиатского транспортного коридора, связывающего государства ЕС и АТР с учетом того, что российская Арктика в долгосрочной перспективе является мощной минерально-сырьевой базой не только для России, но и на международном уровне;

- развитие международного сотрудничества в решении технико-эксплуатационных, экономических, экологических и правовых проблем транспортного комплекса в Арктической зоне Российской Федерации, в том числе коридора Севморпуть в рамках Арктического совета, Совета Баренцева/Евроарктического региона и его рабочей группы по Севморпути, Арктической инициативы, стратегии защиты окружающей среды, Северного измерения и Северного форума.

Участники обращаются с рекомендациями:

к Правительству Российской Федерации (к Государственной комиссии по вопросам развития Арктики):

- для расширения транспортной доступности регионов Арктической зоны России предусмотреть в качестве приоритетного направления создание сети железных и автомобильных дорог и авиатранспортного обслуживания всесезонной эксплуатации, обеспечивающих связь внутри регионов и с основной железнодорожной, автодорожной и воздушной сетями материковой части Арктической зоны Российской Федерации;

- предусмотреть при формировании бюджета Российской Федерации обеспечение финансирования проведения вышеуказанных работ, включая подготовку соответствующих специалистов в РУТ(МИИТ) по проектированию, строительству и эксплуатации железных и автомобильных дорог, а так же аэродромной инфраструктуры;

- предусмотреть системный контроль деятельности заинтересованных министерств и ведомств в реализации стратегии, государственной программы развития Арктической зоны России, совершенствовании законодательной и нормативной базы развития транспортного комплекса в Арктической зоне Российской Федерации;

- обеспечить действенный контроль над повышением экологичности всех видов транспорта и транспортной инфраструктуры, а также энергетических установок.

к Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации:

- предусмотреть разработку и принятие законодательных актов, закрепляющих юрисдикцию Российской Федерации над Северным морским путем в соответствии со ст. 234 Конвенции ООН по морскому праву (в пределах акватории исключительной экономической зоны Российской Федерации в Арктике, покрываемой льдами в течение большей части года, включая северную и восточную часть Баренцева моря, северную часть Берингова моря).

к Минтрансу России совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами:

- при реализации Комплексного проекта развития Северного морского пути и создания Арктической контейнерной линии включить в план НИР соответствующую тематику создания постоянно действующего национального круглогодичного морского транспортного коридора, позволяющего реализовать программу строительства ледокольно-транспортного и фидерного флота на отечественных судостроительных заводах (ССЗ), строительство глубоководных контейнерных терминалов (в портах Мурманск, Архангельск, Сабетта, Петропавловск-Камчатский) и переключения отечественных товаропотоков на морской арктический транспортный коридор с использованием Севморпути;

- в целях реализации задач обеспечения социально-экономического развития Арктической зоны, повышения эффективности работы портовых зон, развития производств рассмотреть вопрос создания всесезонно и бесперебойно

эксплуатируемых железнодорожных, автодорожных и авиационных сетей в материковой Арктической зоне России, обеспечивающих сообщение населенных пунктов, промышленных и иных объектов между собой и с железнодорожной, автодорожной и авиационной сетями Центральной части России;

- развитие современных автодорожной и авиационной сетей в арктических условиях должно регламентироваться отдельными нормативными документами, по организации и обеспечению безопасности движения автомобильного и авиационного транспорта в особых арктических экстремальных условиях;

- применить технологии получения в Арктической зоне Российской Федерации различных видов низкоуглеродного газомоторного топлива (АСКТ и СПГ), на стационарных/мобильных установках различной производительности, используя сырьевые ресурсы континентальных и шельфовых месторождений, для чего использовать в качестве мобильных станций уже имеющиеся высокоскоростные амфибии (ВСА) производства ООО «Небо + Море»;

- создать на территории ЯНАО и Республики Саха (Якутия) пилотные авиаотряды, для опытной эксплуатации специализированных воздушных судов, приспособленных к работам в суровых условиях Арктической зоны России, использующих более экологичные и дешевые виды низкоуглеродного газомоторного топлива (АСКТ и СПГ), с целью скорейшего внедрения в эксплуатацию АСКТ и СПГ в качестве топлива для транспортных средств и для внедрения в эксплуатацию ВСА провести эксплуатационные испытания уже имеющихся ВСА производства ООО «Небо + Море» на территории ЯНАО и Республики Саха (Якутия);

- предусмотреть выделение грантов для РУТ(МИИТ) и других транспортных вузов, обеспечивающих привлечение научного сообщества, вузов, используя внешнее сетевое взаимодействие, к созданию экологически чистых видов транспорта и его элементов, в том числе работающего на различных более экологичных и дешевых видах низкоуглеродного газомоторного топлива (АСКТ и СПГ).

Участники САММИТА признали целесообразным:

- принять решение о ежегодном проведении САММИТА в РУТ(МИИТ), очередной САММИТ провести в феврале 2022 года;

- принять решение о создании в рамках САММИТА постоянно действующей площадки для обмена мнений участников и презентации арктических проектов отечественных и зарубежных компаний, обеспечивая тесную связь академической, вузовской и прикладной науки;

- принять во внимание, что арктические инновации являются важнейшей частью развития арктических транспортных систем и технологий, учитывая арктические природные условия, удалённость арктических территорий, необходимость жёсткой конкуренции с другими арктическими государствами;

- включить арктические темы в учебные программы специализации в профилях РУТ(МИИТ) и других транспортных вузов независимо от вида транспорта (авиа, ж.д. и т.д.);

- дифференцировать направления об инновационных материалах для Арктики, арктических транспортных технологиях и транспортных средств, истории развития Арктической инфраструктуры;

- РУТ(МИИТ) осуществлять внешнее сетевое взаимодействие с МГТУ им. Н.Э. Баумана, МФТИ, МАИ, а также другими учебными заведениями, Российской Академии Наук и научными организациями с целью использования лучших отечественных и зарубежных инноваций в транспортных проектах при освоении Арктики;

- поддержать предложение ЗАО Межгосударственного концерна «Трансмаш» о создании Осташевского филиала Многофункционального технологического кластера ОБРАЗЦОВО РУТ(МИИТ) с демонстрационной зоной и площадками для отработки инновационных решений Арктических проектов; разработать программу реализации инфраструктурного проекта для использования двухтопливных воздушных судов и высокоскоростного амфибийного транспорта в целях осуществления активизации местных авиационных перевозок с применением в качестве топлива АСКТ;

- образовать Координационный Совет по контролю за реализацией инфраструктурных проектов с участием полномочных представителей РУТ(МИИТ), ЗАО Межгосударственного концерна «Трансмаш», ЯНАО и Республики САХА (ЯКУТИЯ);

- выступить с инициативой возрождения русской инженерной школы и создания СРО физических лиц – инженеров транспорта, промышленности и энергетики;

- организовать на базе РУТ(МИИТ) разработку учебных программ для работы в Арктической зоне для подготовки (переподготовки) специалистов транспортного комплекса, используя внешнее сетевое взаимодействие с другими вузами России, и приступить к их реализации;

- организовать на базе РУТ(МИИТ) разработку и выпуск специальной продукции для коренных и малочисленных народов Севера и групп населения Арктической зоны (модульных систем энергообеспечения быта и народных промыслов, транспортного обеспечения, зданий и сооружений формата полного жизненного цикла, в том числе с использованием композиционных материалов, и др.) используя внешнее сетевое взаимодействие с другими вузами России, индустриальными партнёрами;

- РУТ(МИИТ) принять участие в разработке, поддержке и реализации комплекса PR-программ по реализации стратегии, государственной программы и комплексного проекта по освоению Арктики и Северного морского пути (конференции, выставки, выпуск книг и др.).

Участники рекомендовали организаторам САММИТА обратиться:

в Правительство Российской Федерации (к Государственной комиссии по вопросам развития Арктики), в Государственную Думу и Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации с предложениями:

- принимая во внимание важность снабжения топливом транспортных средств, работающих в Арктической зоне России, включить в соответствующие госпрограммы и предусмотреть бюджетное финансирование применения

газомоторных топлив: арктического сконденсированного топлива (АСКТ) и сжиженного природного газа (СПГ), в качестве универсальных топлив для всех транспортных средств, а также энергетических установок, как мобильных, так и стационарных с постепенной заменой нефтяных топлив на газовые;

- считать одной из приоритетных национальных государственных задач, обеспечивающих эффективное функционирование и динамичное экологически более безопасное развитие объектов и освоение Арктической зоны России.

в Правительство ЯНАО с предложениями:

- пролонгировать и актуализировать Соглашение о стратегическом партнёрстве между Правительством ЯНАО и РУТ(МИИТ) от 05.03.2018 года, актуализировать дорожную карту сотрудничества, создать совместное Акционерное общество РУТ(МИИТ) - ЯНАО по инновациям для роста качества жизни населения и коренных малочисленных народов Севера;

- назначить полномочного представителя в Координационный Совет по контролю за реализацией инфраструктурных проектов в ранге заместителя Губернатора;

в Правительство Республики Саха (Якутия) с предложениями:

- Назначить полномочного представителя в Координационный Совет по контролю за реализацией инфраструктурных проектов в ранге заместителя Главы Саха (Якутия);

- разработать программу реализации инфраструктурного проекта для использования двухтопливных воздушных судов в целях осуществления активизации местных авиационных перевозок с применением в качестве топлива АСКТ, закончить программу испытаний ВСА «Буревестник – 24», приспособив его для работы на АСКТ.

- обосновать обращение в Правительство России для получения денежных средств на реализацию проекта Арктического парка.

*Резолюция принята участниками Международного Арктического Саммита)
«Арктика и шельфовые проекты: перспективы инновации и развитие регионов»
в РУТ(МИИТ)*

(АРКТИКА 2021 СПБ)

Москва, РУТ(МИИТ) 26 мая 2021 года.