VI. Информация

Информация о международной конференции «Северным морским путем – к стратегической стабильности и равноправному партнерству в Арктике» с участием высоких представителей государств – членов Арктического совета (Дании, Исландии, Канады, Норвегии, России, Соединенных Штатов Америки, Финляндии и Швеции)

Б.Н. Филин,
Российская академия наук

В информации коротко представлены материалы выступающих от российской стороны участников по обсуждаемым в ходе конференции темам: ключевые направления политического, экономического, научного и культурного сотрудничества приарктических государств и обеспечения безопасности в Арктике; перспективы развития особого режима рационального природопользования и охраны окружающей среды в Арктике; международно-правовые, организационные, экономические, технологические, технические и иные аспекты морских перевозок по СМП; перспективы создания единой системы прогнозирования и предупреждения чрезвычайных ситуаций в Арктике и ликвидации их возможных последствий.

По поручению Президента Российской Федерации от 22 июня 2011 г. с 6 по 11 августа 2011 г. был осуществлен переход атомного ледокола «Ямал» из порта Варандей в порт Тикси по трассе Северного морского пути (СМП). В период перехода по трассе СМП 6 августа 2011 г. в г. Нарьян-Мар проведено выездное совещание по вопросу «О состоянии и перспективах развития транспортной инфраструктуры в Арктической зоне Российской Федерации с позиции обеспечения национальной безопасности» под руководством Секретаря Совета Безопасности Российской Федерации Н.П. Патрушева с участием полномочных представителей Президента Российской Федерации в Северо-Западном, Уральском, Сибирском и Дальневосточном федеральных округах, руководителей федеральных органов исполнительной власти, высших должностных лиц субъектов Российской Федерации, расположенных на территории Арктической зоны Российской Федерации, представителей компаний, осуществляющих хозяйственную деятельность в Арктике.

В ходе совещания было подчеркнуто, что решение всего комплекса хозяйственных и оборонных задач, направленных на защиту национальных интересов и укрепление национальной безопасности Российской Федерации в Арктике зависит, прежде всего, от развития СМП. Требуется реализация дополнительных мер по совершенствованию государственного регулирования торгового мореплавания в акватории СМП, модернизации базовых портов, улучшению ледокольного, гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, развитию информационной инфраструк-

Сопредседатели международной конференции:
Секретарь Совета Безопасности Российской Федерации Н.П. Патрушев
и председатель Комитета старших должностных лиц Арктического совета Густаф Линд (Королевство Швеция)
Фото В.И. Павленко

туры и координационно-спасательных сил и средств в Арктическом бассейне.

В Правительство Российской Федерации Минтрансом России внесен проект федерального закона, определяющего законодательные предпосылки развития СМП и формирование единой системы управления на его трассах.

Ожидается обновление и расширение национального флота в целях обеспечения растущей национальной грузовой базы судами под Российским флагом, чему должен способствовать законопроект, прошедший первое чтение в Государственной Думе Российской Федерации, о поддержке судостроения и судоходства, который предоставляет ряд льгот отечественным судостроительным предприятиям и судовладельцам, решившим строить на них суда под флаг России.

Обеспечение экономической и военной безопасности в Арктической зоне Российской Федерации диктует необходимость увязки процессов создания новых центров нефте- и газодобычи, транспортно-логистических комплексов, объектов транспортной инфраструктуры по отгрузке углеводородных ресурсов с развитием объектов двойного назначения по трассе СМП для временного базирования кораблей (судов) Военно-Морского Флота России, кораблей (судов) Пограничной службы ФСБ России.

В рамках достижения стратегического национального приоритета «Повышение качества жизни российских граждан» особое значение приобретает обеспечение транспортной доступности отдаленных районов Арктической зоны Российской Федерации за счет, прежде всего, государственной поддержки развития аэродромов и посадочных площадок местного значения и авиакомпаний, выполняющих социально-значимые перевозки в Арктике.

Корабль береговой охраны Пограничной службы ФСБ России
Фото В.И. Павленко

Руководители субъектов Российской Федерации, расположенных в пределах Арктической зоны Российской Федерации, сориентированы на необходимость более активной работы по обеспечению экологической безопасности, прежде всего в рамках взаимоотношений с хозяйствующими субъектами, занимающимися разработкой природных ресурсов Арктики.

Реализация указанных и других предложений, предусмотренных решением выездного совещания, будет способствовать созданию условий для модернизации развития экономики Арктической зоны Российской Федерации.

На атомном ледоколе «Ямал» 6 – 11 августа 2011 г. состоялась международная конференция «Северным морским путем - к стратегической стабильности и равноправному партнерству в Арктике» с участием высоких представителей государств - членов Арктического совета (Дании, Исландии, Канады, Норвегии, России, Соединенных Штатов Америки, Финляндии и Швеции).

В ходе конференции обсуждались следующие основные темы:

- ключевые направления политического, экономического и культурного сотрудничества приарктических государств и обеспечения безопасности в Арктике;
- перспективы развития особого режима рационального природопользования и охраны окружающей среды в Арктике;
- международно-правовые, организационные, экономические, технологические, технические и иные аспекты морских перевозок по СМП;
- перспективы создания единой системы прогнозирования и предупреждения чрезвычайных ситуаций в Арктике и ликвидации их возможных последствий.

В рамках перехода по трассе Северного морского пути 11 августа 2011 г. в южной части акватории моря Лаптевых, в районе порта Тикси, проведено комплексное учение сил и средств единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций по поиску и спасению людей при возникновении чрезвычайных ситуаций техногенного характера регионального уровня.

Президент Российской Федерации Д.А. Медведев направил участникам конференции приветствие, в котором отметил, что в Арктике

сосредоточены богатые запасы полезных ископаемых, через нее проходит кратчайший судоходный маршрут, соединяющий Европу и Азию, – Северный морской путь. Поэтому устойчивое и стабильное развитие региона – на основе сотрудничества и безусловного уважения международного права – имеет исключительное значение. Россия готова и дальше вносить свой вклад в сохранение уникальной природы Арктики и реализацию совместных международных проектов в транспортной и добывающей отраслях.

Президент России выразил надежду, что инициативы, выработанные в ходе конференции, будут способствовать решению указанных задач и пожелал участникам плодотворного общения.

В ходе конференции были широко освещены основные темы. В данном информационном сообщении будут отмечены лишь некоторые моменты выступлений с российской стороны.

В выступлениях посла по особым поручениям Министерства иностранных дел Российской Федерации А.В. Васильева, помощника Секретаря Совета Безопасности Российской Федерации Е.В. Лукьянова и заместителя директора Института проблем нефти и газа РАН В.И. Павленко по вопросам безопасности и международного сотрудничества в Арктике прозвучало, что при всей национальной специфике и при всех нюансах действующих национальных арктических стратегий в них много общего, причем в существенных аспектах, а именно:

- в отстаивании национального суверенитета в Арктике;
- в стремлении найти разумное сочетание хозяйственного освоения Севера с защитой окружающей среды и поддержкой коренных народов;
- в необходимости государственных программ поддержки северных регионов;
- в курсе на более интенсивное научное изучение природных, климатических, физических и других процессов и перемен в Арктике с целью лучше понимать и учитывать их в практической деятельности государств.

При этом нет вопросов, которые могли бы потребовать военного решения, нет потребности в присутствии в Арктике военно-политических блоков, все региональные вопросы решаются и будут решаться цивилизованно, в рамках норм международного права и в духе доброй воли. Наиболее перспективным направлением хозяйственной деятельности с точки зрения разведки и разработки углеводородных ресурсов в Северном Ледовитом океане считается прибрежная шельфовая зона. Это район исключительных экономических зон, в котором суверенные права прибрежных государств на разведку и разработку ресурсов морского дна и его недр никем не оспариваются.

В то же время с расширением человеческого присутствия и хозяйственной деятельности в Арктике, с появлением новых рисков и угроз арктические государства должны располагать возможностью защиты своего суверенитета.

В связи с этим предусматривается разработка и реализация комплекса мер, которые будут направленны на защиту национальных интересов России в Арктике. Изменяющийся климат и бурное развитие хозяйственной деятельности в Арктике превращает ее в зону повышенного риска для жизни и здоровья людей, ставя в повестку текущего периода весь комплекс вопросов гуманитарной безопасности (или – безопасности человека), возрастает потребность в расширении двустороннего и налаживании много-

Участники конференции прибывают на борт а/л «Ямал»
Фото В.И. Павленко

стороннего сотрудничества служб береговой охраны арктических государств.

При этом акцент делается на создание активно функционирующей системы береговой охраны и на опережающее развитие пограничной инфраструктуры Арктической зоны России, сил и средств пограничных органов, а также на создание надежной системы оказания навигационных, гидрометеорологических и информационных услуг для обеспечения эффективной хозяйственной, военной и экологической деятельности, а также на прогнозирование и предупреждение чрезвычайных ситуаций.

Вопросам изучения и прогнозирования погодно-климатических условий Арктики было уделено большое внимание в выступлениях руководителя Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды А.В. Фролова и специального представителя Президента Российской Федерации по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике члена-корреспондента РАН А.Н. Чилингарова.

Экстремальные погодно-климатические условия Арктической зоны России создают значительные риски для безопасной и экономически эффективной работы морского и речного транспорта, морских добывающих платформ и отгрузочных терминалов, портовой инфраструктуры, а также для военно-морской деятельности и научных исследований.

Российская арктическая сеть наблюдений в настоящее время включает 68 обслуживаемых морских гидрометеорологических станций, расположенных в прибрежных районах и на островах арктических морей, дрейфующую станцию «Северный полюс-38», дрейфующие и заякоренные буи, 4 научно-исследовательских судна Росгидромета. По количеству станций она является самой большой в мире.

Проблему интеграции разнородных морских информационных ресурсов призвана решить Единая государственная система информации об обстановке в Мировом океане (далее – ЕСИМО). Информационные ресурсы ЕСИМО по Арктике (82 интегрированные базы данных) включают оперативную фактическую, прогностическую и диагностическую гидрометеорологическую информацию и информацию о морских перевозках, портовой деятельности, местоположении судов, вылове биоресурсов. Такая информация предоставляется по регламенту девятнадцатью центрами ЕСИМО двенадцати министерств, ведомств и Российской академии наук.

Эффективной формой международного научного взаимодействия в новых исследованиях Арктики может служить Международное полярное десятилетие как логическое продолжение МПГ 2007/2008.

О направлениях фундаментальных научных исследований в интересах освоения ресурсного потенциала Арктики проинформировал вице-президент Российской академии наук академик А.Д Некипелов, выступление которого основывалось на материалах статьи, помещенной в этом номере журнала.

В выступлениях Генерального директора ОАО «Росгеология» С.Е. Донского и директора департамента Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации Д.Г. Храмова прозвучало, что проблема освоения арктического шельфа – это проблема обеспечения экономических и политических интересов нашего государства не только на сегодняшний день, но и на далекую перспективу, в связи с чем вектор развития должен быть направлен именно в сторону геологического изучения, разведки и добычи углеводородного сырья на континентальном шельфе.

Освоение ресурсного потенциала шельфа и побережья арктических морей происходит и будет происходить в минерально-сырьевых центрах, опирающихся главным образом на Северный морской путь. Он обеспечивает поставку оборудования и материалов для обустройства месторождений и процесса добычи, вывоз готовой продукции. В количественном отношении объем вывозимой продукции преобладает, но создание экономически эффективных логистических схем обеспечения, включая международное разделение труда, является важным условием успешного освоения арктического природного потенциала.

Для проведения работ в тяжелейших условиях арктических морей необходимо привлекать передовые технологии и значительные финансовые средства, в том числе из частных и зарубежных источников. В качестве инструмента для такого привлечения можно рассматривать необходимость формирования консорциумов с сохранением контрольной доли за российскими государственными компаниями и с участием ведущих частных компаний, в том числе и иностранных, имеющих опыт работы на шельфе. При формировании консорциумов ключевую роль в выборе партнеров для реализации проектов на шельфе должно играть государство в лице Правительства Российской Федерации, обеспечивая баланс коммерческих интересов участников, с одной стороны, и решения вопросов стратегического развития и национальной безопасности России – с другой.

В течение нескольких лет проводятся экспедиционные исследования на НЭС «Академик Федоров», направленные на получение дополнитель-

ной сейсморазведочной информации, необходимой для формирования обновленной заявки на обоснование внешней границы континентального шельфа Российской Федерации. Полученные в результате экспедиционных мероприятий материалы позволят приступить к подготовке обновленной заявки, в которой будут учтены все замечания, высказанные Комиссией ООН по внешним границам континентального шельфа.

Также с 2007 года на регулярной основе осуществляются консультации с геологическими службами Дании, Канады, США и Норвегии по проблемам геологического обоснования континентальной природы континентального шельфа в Арктике. Это сотрудничество осуществляется как между геологическими службами государств путем обсуждения результатов экспедиционных исследований и стоящих перед странами задач, так и между научно-исследовательскими центрами и учебными заведениями в рамках проведения совместных экспедиций и исследований.

О вопросах сохранения уникальной природы и минимизации экологического ущерба от хозяйственной деятельности в Арктике говорили первый заместитель генерального директора Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» И.М. Каменских, заместитель руководителя Федерального космического агентства А.Е. Шилов и заместитель директора департамента Министерства иностранных дел Российской Федерации В.Ю. Титушкин.

Много факторов оказывают влияние на состояние природной среды, а особенно наметившееся в последние десятилетие усиление международной заинтересованности в освоении экономических ресурсов Арктики и тенденцией к развитию судоходных путей вдоль береговой черты, включая российское побережье; крайне важным становится экологическая безопасность региона.

Ледокольная проводка танкера «Владимир Тихонов» (класса (Суэцмакс) по Северному морскому пути
Период прохода по СМП: 23.08 – 30.08.2011 (7,4 суток) со средней скоростью: 14,0 узлов
Дедвейт танкера: 162 000 тонн, размерения 280х50х13м;
груз: 120 000 тонн газоконденсата ОАО «НОВАТЭК»

Необходима реабилитация арктической морской акватории. Особое место в рамках проблемы радиоэкологического загрязнения Арктики занимают затонувшие и затопленные на западе арктического региона российские объекты, содержащие отработавшее ядерное топливо и радиоактивные отходы. В связи с этим необходимо в ближайшее время принять

решение по подъему и утилизации этих затопленных объектов.

Сегодня как у субъектов Российской Федерации, так и у федеральных органов исполнительной власти отсутствуют необходимые полномочия по оценке стоимости ликвидации накопленного ущерба, подготовке проектов и организации работ.

В Правительстве Российской Федерации находится проект федерального закона «О ликвидации накопленного ущерба, в т.ч. связанного с прошлой хозяйственной деятельностью».

В законопроекте определяются полномочия органов государственной власти и органов местного самоуправления, вводится обязательность проведения государственной экологической экспертизы проектов, предусматриваются меры экономического стимулирования, включая передачу прав пользования на очищенную землю и полученные продукты переработки отходов.

Но уже сейчас отрабатываются модели реабилитации территорий. Объявлены конкурсы по первым проектам. Это очистка Земли Франца-Иосифа от скопившихся бочек с нефтепродуктами и аналогичные работы на острове Врангеля вместе с комплексной оценкой экологического ущерба в семи регионах Арктической зоны.

Реализация перечисленных проектов позволит не только сделать нашу страну более чистой, но и разработать технологии реабилитации загрязненных территорий, создать условия для развития в Российской Федерации нового вида экономической деятельности.

При рассмотрении мер, обеспечивающих защиту и охрану морской окружающей среды от загрязнения с судов, обращено внимание на практику создания «особых» морских районов, режим регулирования судоходства в которых носит более строгий, чем обычно, характер.

Что касается перспектив развития национального законодательства в части охраны и защиты окружающей среды Арктики, включая ее морские компоненты, в условиях расширения экономической деятельности, то стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года предусмотрена разработка федерального закона «Об особых режимах природопользования и охраны окружающей природной среды в Арктической зоне Российской Федерации», в котором значительное внимание будет уделено развитию и расширению сети арктических особо охраняемых акваторий и мероприятиям по очистке арктических морей от загрязнений.

Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу развитие и широкомасштабное использование Северного морского пути, в том числе и в целях международного судоходства, определено в качестве одного из приоритетов России в Арктике.

Во исполнение этой задачи в настоящее время завершается разработка законопроекта «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути», в котором нашли широкое отражение вопросы предотвращения загрязнения морской среды Арктики, ее защиты и охраны. Предлагается, в частности, возложить на администрацию СМП руководство мероприятиями по предотвращению загрязнения акватории СМП отходами, сточными или нефтесодержащими водами и вредными для здоровья человека и окружающей среды веществами, а также функции по обеспечению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения арктической морской среды с судов.

В рамках решения задачи качественного повышения уровня экологической безопасности при осуществлении хозяйственной деятельности в Арктике деятельность федеральных органов исполнительной власти и хозяйствующих субъектов, прежде всего, должна отвечать новым требованиям к прогнозированию и предупреждению чрезвычайных ситуаций и снижению ущерба в случае их возникновения.

Задача минимизации экологических рисков является трудноосуществимой, если ее решать традиционными путями без создания новых информационных средств. Наиболее эффективно создавать информационные системы экологического мониторинга на базе космических средств.

В число мероприятий по реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу включены работы по созданию, начиная 2012 года, многоцелевой космической системы «Арктика» в составе 11 космических аппаратов. Тем самым будут заложены основы новой единой национальной системы мониторинга состояния и загрязнения природной, социальной, промышленной среды Арктической зоны Российской Федерации.

Для доступа к информационным ресурсам российских космических систем Роскосмосом создается единая территориально-распределенная информационная система дистанционного зондирования Земли (ЕТРИС ДЗЗ).

В выступлениях Министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина, заместителя Министра регионального развития Российской Федерации А.П. Викторова, генерального директора ФГУП «Росатомфлот» В.В. Рукши и помощника Министра транспорта Российской Федерации В.С. Еремина большое место уделено Северному морскому пути. Было отмечено, что сегодня основным сдерживающим фактором устойчивого развития северных регионов выступает ограниченность транспортной системы. Она препятствует освоению природно-ресурсной базы не только Арктической зоны, но и Урала, Сибири, других территорий, специализирующихся на добыче ресурсов.

Министерством регионального развития Российской Федерации разработан и внесен в Правительство Российской Федерации проект стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. Стратегия нацелена на создание опорного транспортного каркаса в Арктической зоне, включающего новые транспортные коридоры в меридиональном и широтном направлениях.

Центральное место в модернизации арктической транспортной системы отводится проекту «Северный морской путь».

Устойчивое развитие СМП подразумевает систему согласованных и взаимосвязанных экономических, технических, организационных и правовых решений, позволяющих с максимальной выгодой для государства и арктических территорий обеспечить перевозки различных грузов.

Развитие ледокольного и транспортного флота, портов и систем обеспечения безопасности мореплавания будет направлено на круглогодичный массовый вывоз нефти, газа и конденсата, добываемых на побережье и шельфе Баренцева и Карского морей, регулярные перевозки, осуществление транзита по Северному морскому пути, северного завоза энергоресурсов и товаров народного потребления, а также вывоза продукции.

Необходимо также строительство новых судов ледового класса. Государственная поддержка строительства таких судов в случае их строительства на российских верфях под Государственный флаг Российской Федерации будет осуществляться в виде субсидий на оплату части процентной ставки по кредитам российских банков.

Ведущие российские ресурсодобывающие компании уже осуществляют масштабные проекты по строительству судов арктических ледовых классов, которые обеспечат своевременную и безопасную транспортировку грузов в ледовых условиях Арктики.

В период с 2014 по 2020 год действующие атомные ледоколы будут выводиться из эксплуатации по мере выработки ресурса атомной паропроизводящей установки. В 2020 году из действующих ныне шести атомных ледоколов в строю останутся только атомный ледокол «Ямал» и «50 лет Победы». Учитывая график вывода атомных ледоколов из эксплуатации, планируемый к постройке атомный ледокол нового поколения должен быть сдан в эксплуатацию не позднее 2017 года, т.е. строительство необходимо начать не позднее 2012 года.

Ни один из существующих дизельных ледоколов по своим техническим данным не сможет обеспечить безопасную проводку вышеупомянутых судов. Защига интересов Российской Федерации в Арктике, а также выполнение государственных планов развития арктических регионов, в том числе СМП, невозможна без развития атомного ледокольного флота.

С проблемой модернизации Северного морского пути тесно связана задача создания эффективной системы авиационного обслуживания северных районов на базе глубокой модернизации аэропортовой сети и развития малой авиации. Основной задачей авиационного транспорта Арктики в предстоящие годы должно стать полное удовлетворение спроса населения на воздушные перевозки и обеспечение его доступности.

В прогнозный период Арктическая зона Российской Федерации станет местом опытных испытаний и внедрения новых видов внедорожного транспорта, новых летательных аппаратов (экранопланов, дирижаблей, судов на воздушной подушке). Быстрый прогресс будет происходить во внедрении беспроводных, спутниковых технологий связи в отдаленных малонаселенных арктических поселениях. После формирования отдельных пространств цифровизации каждого региона произойдет их увязка внутри Арктической зоны Российской Федерации и возникнет феномен «электронной Арктики», в которой все береговые поселения будут объединены в единую телекоммуникационную сеть вдоль трассы СМП. Информационные технологии связи будут внедрены в производственные процессы во всех крупных и средних корпоративных структурах российской части Арктики. Значительные изменения предполагаются еще в одной критической сфере арктического жизнеобеспечения – малой энергетике. Здесь будут созданы

Живая природа Арктики
Фото М.В. Гаврило

ветропарки на побережье СМП, геотермальные станции, построены новые мини-ТЭЦ, парогазовые и паротурбинные установки.

Для решения задач обеспечения круглосуточного всепогодного мониторинга поверхности Земли и морей Северного Ледовитого океана, а также обеспечения постоянной и надежной связи и других телекоммуникационных услуг в настоящее время предлагается реализация проекта по созданию многофункциональной космической системы «Арктика».

В своих выступлениях заместитель директора департамента Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий И.А. Веселов, заместитель начальника Всероссийского НИИ по проблемам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям МЧС России С.А. Качанов, заместитель директора Института проблем нефти и газа РАН В.И. Павленко и заместитель руководителя Федерального космического агентства А.Е. Шилов остановились на обеспечении безопасности при ведении всех видов хозяйственной деятельности в Арктике.

Было отмечено, что Российская Федерация осуществляет свою деятельность в области предупреждения, готовности и ликвидации чрезвычайных ситуаций в Арктике в двух международных организациях - Арктическом совете и Совете Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР). Наиболее активно международное сотрудничество в этой сфере развивается по линии Арктического совета, в том числе Рабочей группы по предупреждению, готовности и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

В 2007 году МЧС России предложило проект «Развитие систем обеспечения безопасности при реализации крупных экономических и инфраструктурных проектов в Арктике» в качестве ответа на растущую экономическую и транспортную активность в регионе многих стран.

Работа в рамках проекта позволит Арктическому совету разработать предложения, связанные с оценкой природных и техногенных

рисков, инвариантные сценарии обеспечения безопасности и, при необходимости, быстрого реагирования на трех уровнях принятия решений, а именно:

- на стратегическом уровне (планирование и проектирование экономических и инфраструктурных объектов);
- на уровне строительства и развития;
- на уровне их функционирования.

Основным условием осуществления эффективной и безопасной хозяйственной деятельности в Арктическом регионе России является создание системы комплексного информационного обеспечения и государственного контроля хозяйственной деятельности в Арктике.

Такая система должна включать в себя государственные и ведомственные структурные и функциональные составные части, обеспечивающие:

- оперативный прогноз погоды, гелиогеофизической и ледовой обстановки в арктическом регионе;
- контроль изменения климата;
- контроль изменения экологического состояния территории в результате активной хозяйственной деятельности;
- периодический всепогодный и всесезонный контроль состояния районов нефтегазодобычи, маршрутов транспортировки нефти и других районов в Арктическом регионе России;
- устойчивую круглосуточную стационарную и мобильную связь объектов обеспечения жизнедеятельности, нефтегазодобычи и транспортировки нефти и газа в арктическом регионе с органами управления и ситуационными центрами МЧС России, регионов и хозяйствующих субъектов;
- оперативное извещение центров МЧС России о чрезвычайных происшествиях, требующих незамедлительной организации аварийно-спасательных работ;
- навигационное обеспечение, управление движением и контроль за морскими, воздушными и наземными транспортными средствами.

Очевидно, что в условиях Арктики такая комплексная информационная система может быть создана только с привлечением существующих и перспективных российских космических средств, создаваемых в рамках утвержденной Федеральной космической программы России на 2006–2015 годы.

В перспективе характер и частоту чрезвычайных ситуаций техногенного характера будут определять (в порядке удельной значимости): аварии на объектах нефтепереработки и транспортировки углеводородов; аварии на объектах по добыче рудных полезных ископаемых (Якутия, Чукотка); аварии на объектах по добыче и первичной переработке металлических руд (Кольский полуостров, Таймыр).

Отдельно можно отметить объекты добычи нефти на шельфе и ее транспортировки, что существенно увеличивает риск аварий, связанных с разливами. В настоящее время институты Российской академии наук с участием экспертов Международного фонда дикой природы проводят научно-исследовательские работы по оценке уязвимости акваторий Баренцева моря к нефтяному загрязнению. В результате составлены карты интегральной уязвимости акватории Баренцева моря, определены участки моря, нуждающиеся в наибольшей защите. Выполнено районирование акватории Западно-Арктического шельфа России по принципу совместимости хозяйственной деятельности и сохранения биоресурсов.

По данным наблюдений, ведущихся с 90-х годов прошлого столетия, на территории Арктической зоны России происходит в год в среднем до 100 чрезвычайных ситуаций техногенного характера. Отмечается достаточно невысокая интенсивность чрезвычайных ситуаций техногенного характера относительно других регионов России, но в целом фиксируется устойчивый рост количества ЧС техногенного характера.

Необходимо отметить, что аварийно-спасательные и поисково-спасательные работы в Арктике имеют свои особенности – повышенную продолжительность и высокие энергозатраты, повышенную сложность выполнения в условиях влияния холода, влажности и токсичности среды

Интенсивность, повторяемость и характер чрезвычайных ситуаций будут определять объемы и структуру технического оснащения сил для проведения аварийно-спасательных работ. В России продолжается активная работа по разработке новых нормативных актов по требованиям к оснащению морских аварийно-спасательных формирований специализированными судами, катерами и оборудованием ликвидации аварийных разливов нефти, что находит свое отражение в проектах строительства новых аварийно-спасательных судов, создании и приобретении глубоководной техники и спасательного оборудования.

Результаты работы участников международной конференции заложили хорошую основу для развития сотрудничества и укрепления безопасности в Арктике.