

La politique maritime de la Russie

Isabelle Facon, Chargée de recherche
Jean-Marie Mathey, Chercheur associé
(30 novembre 2005)

La politique maritime de la Russie offre une perspective intéressante pour qui cherche à évaluer le bilan, à ce jour, de l'administration Poutine, tant sur le plan de ses priorités internes que pour ce qui concerne son projet international. De fait, redéfinie au tout début du premier mandat de l'actuel chef de l'État russe¹, la « nouvelle » politique maritime s'inscrivait dans une logique d'harmonie avec les grands axes stratégiques promus par ce dernier. Par conséquent, les progrès comme les lenteurs constatés dans ce domaine particulier constituent autant d'indices quant à la réalisation des ambitions générales de Vladimir Poutine et aux évolutions des priorités de l'équipe au pouvoir.

La politique maritime dans le projet stratégique de Vladimir Poutine

Les missions attribuées au Collège maritime (*Morskaïa Kollegiia*), instance *ad hoc* établie en septembre 2001 afin d'assurer une mise en œuvre optimale de la nouvelle Doctrine maritime², reprennent la volonté clairement manifestée par Vladimir Poutine de remettre de l'ordre au sein de l'Exécutif de même que ses intentions recentralisatrices. Le Collège est mandaté pour assurer la mise en convergence, dans une logique de respect de la solidarité gouvernementale, des initiatives souvent désordonnées des

¹ La « Doctrine maritime de la Fédération de Russie jusqu'en 2020 » a été approuvée par le Président Poutine le 27 juillet 2001 lors de la fête de la Marine. Elle applique, dans le domaine maritime, les dispositions des documents cadres de la politique extérieure et de sécurité russe, également toilettés au moment de l'arrivée au pouvoir de Vladimir Poutine (Concept de sécurité nationale, Doctrine militaire et Concept de politique étrangère, adoptés respectivement en janvier, avril et juin 2000). La Doctrine maritime devait être adoptée dès la fin de 2000, mais le naufrage du Koursk a contraint les autorités russes à en différer la publication.

² Signe de l'importance accordée par le Kremlin à la promotion des intérêts maritimes de la Russie, le Collège est présidé par le Premier ministre et directement responsable devant le Président de la Fédération de Russie, auquel il est tenu de remettre chaque année un rapport sur ses activités. Sa composition – il regroupe les membres les plus élevés des institutions gouvernementales qu'il représente (pour la plupart, les ministres et les « n° 1 » ou « n° 2 » d'agences et services fédéraux) – va dans le même sens.

différents acteurs de la politique maritime. Le Collège est également supposé travailler en relation étroite avec les sept représentants plénipotentiaires du Président (*polpredy*) institués en mai 2000 par Vladimir Poutine dans le but d'améliorer la coordination entre les autorités fédérales et les régions. Le Collège, au sein duquel sont représentés les plus influents des sujets littoraux de la Fédération, doit ainsi contribuer au renforcement de la « verticale du pouvoir » dans les régions littorales, en d'autres termes du contrôle exercé par le Kremlin sur leurs activités³.

Par ailleurs, la Marine de guerre (*Voенно-Морскої Flot*, VMF) n'a pas été oubliée dans l'effort fourni par Vladimir Poutine en vue de réduire l'autonomie institutionnelle de l'appareil militaire, qui constitue, depuis la fin de l'ère soviétique, un obstacle considérable à la mise en œuvre des projets de réforme et de coopération internationale défendus par les pouvoirs politiques⁴. Dans le cas de la VMF, cette volonté présidentielle s'est manifestée par la confiance accordée par Vladimir Poutine à l'amiral Kouroedov, commandant en chef de la Marine russe de 1997 à 2005. Maintenu à ce poste en dépit d'une série d'accidents majeurs au sein de la Marine (le plus emblématique restant le naufrage du Koursk), l'amiral Kouroedov⁵ se fera le porte-parole et l'architecte de la politique navale telle que voulue par Vladimir Poutine, originaire de Saint-Pétersbourg, capitale maritime de la Fédération de Russie – une politique ambitieuse à long terme, mais modeste et réaliste à court et moyen termes⁶, nettement moins marquée, dans la définition de ses missions, par « l'esprit Guerre froide » et recentrée sur le service des intérêts économiques du pays.

Dans ce cadre, la perspective d'une utilisation croissante de la flotte de guerre en soutien des objectifs stratégiques économiques de la Russie s'est consolidée : selon les hauts responsables russes, « à l'avenir, la Marine abordera la définition de toutes ses missions précisément à travers ce prisme »⁷. Le fait que la Russie se soit dotée d'une doctrine *maritime* (et

³ Ce dispositif est complété par la tenue de réunions régulières du Collège dans ces mêmes régions et par les « conseils maritimes » (*sovery po morskoi deiatel'nosti* ou *morskie sovery*), créés suite à la réunion du Collège maritime de juillet 2004 dans la plupart des sujets littoraux. Ces conseils sont chargés de l'organisation de l'activité maritime dans les régions côtières et sont supposés constituer un relais supplémentaire du contrôle des autorités fédérales ; ils doivent promouvoir, auprès de la société et de l'opinion publique dans les provinces, la vision de Moscou dans le domaine maritime.

⁴ Isabelle Facon, « Les sources de la modernisation de l'outil militaire russe : ambitions et ambiguïtés de Vladimir Poutine », *Annuaire français de relations internationales*, Bruylant/La Documentation française, 2005, pp. 770-788.

⁵ L'amiral Kouroedov a même bénéficié d'une prolongation de son mandat au-delà de l'âge réglementaire de la retraite, soixante ans (le président Poutine a signé à cet effet un décret spécial en septembre 2004).

⁶ L'horizon fixé pour la réalisation de la Doctrine maritime (2020) suggère qu'il y a prise en compte par les autorités des contraintes lourdes liées à l'état actuel de la flotte russe – militaire comme civile (vieillesse et amenuisement des flottes fluviale et maritime, de l'infrastructure portuaire et des bases navales, perte de capacités de construction et de réparation navales, déclin du système de formation des cadres, etc.).

⁷ Sergeï Ivanov, ministre de la Défense, cité in *Vremia Novosti*, 19 juillet 2004.

non d'une doctrine *navale*), traitant simultanément *l'ensemble des moyens maritimes* de la Russie (marine militaire, marchande, de pêche, scientifique), reflète le fait que d'une façon générale, sous Poutine, la priorité donnée par le gouvernement russe à l'impératif de développement et de modernisation économiques du pays s'est accentuée. La nature interministérielle du Collège maritime, rassemblant sur un pied d'égalité le monde naval et les intérêts économiques maritimes (pêche, transport, commerce, énergie), reflète aussi cette évolution de la politique maritime vers une intégration croissante des fonctions de promotion des intérêts de souveraineté, de sécurité et de protection des intérêts économiques de la Russie⁸. Les travaux du Collège maritime se concentrent de plus en plus sur les enjeux civils et commerciaux de l'activité maritime – indépendance économique et alimentaire, réduction des coûts des transports, accroissement des volumes des flux de commerce extérieur et de transit via le territoire du pays, développement des recherches sur la bio-ressource maritime, mesures pour faire revenir sous pavillon russe au moins une partie des capacités enregistrées à l'étranger⁹, etc. Le gouvernement russe n'entend pas se laisser marginaliser par les concurrents asiatiques ou occidentaux dans l'exploitation des opportunités économiques que proposent les ressources de la mer. Depuis l'élaboration de la nouvelle politique maritime, la notion de corridor international de transport (*mejdounarodnyĭ transportnyĭ koridor*) a été créée pour désigner les routes du transport et du transit multimodal : aux axes Ouest-Est reliant l'Europe de l'Ouest à l'Asie du Sud-Est¹⁰, les planificateurs russes ont ajouté un axe Nord-Sud, joignant l'Europe du Nord au Proche-Orient, à l'Asie centrale et au sous-continent indien.

Les autorités russes arguent volontiers de ce que cet ordre de priorités, privilégiant les intérêts économiques et l'engagement croissant des outils militaires dans la protection ou la promotion de ces intérêts, est conforme à celui retenu par la plupart des grands pays industrialisés. Dans la même logique visant à présenter la Russie comme une puissance « normale », le Président Poutine a souhaité que les questions de coopération navale soient discutées de manière plus dynamique avec les partenaires étrangers. Cette approche relève de la conviction du chef de l'État russe que la Russie, pour rehausser son statut international, doit démontrer aux grandes

⁸ En outre, un programme interministériel de construction navale militaire et civile est à l'étude. Y travaillent les ministres de la Défense, du Développement économique, des Finances, de l'Industrie et de l'Énergie.

⁹ Le mouvement de ré-étatisation de certaines fonctions régaliennes de l'URSS, dispersées et pillées dans les années 1990, est une autre des grandes lignes d'action de Vladimir Poutine ; elle s'applique aussi à d'autres secteurs, notamment celui de l'énergie.

¹⁰ La voie ferroviaire transsibérienne et son double, le BAM ; la voie maritime des mers chaudes (mer Noire, Méditerranée, mer Rouge, océan Indien, mer de Chine méridionale, mer de Chine orientale, mer du Japon), destinée à relier le pôle russe occidental (Russie d'Europe) avec le pôle de la province maritime d'Extrême-Orient (« Primorie » ou région de Vladivostok) ; mais aussi la voie maritime du Grand Nord (ou « SevMorPout' »), pour laquelle le réchauffement planétaire, susceptible de modifier radicalement la carte des transports maritimes mondiaux, pourrait ouvrir des perspectives nouvelles.

puissances, notamment occidentales, son « utilité » dans la gestion de la sécurité internationale.

La Marine russe entre économisation et rivalités géopolitiques

Ce dernier axe de la nouvelle politique maritime peine toutefois à prendre corps, malgré la multiplication des contacts entre les marins russes et leurs homologues étrangers, contacts dont les premiers reconnaissent retirer un bénéfice important en termes de formation, d'entraînement tactique et d'interopérabilité. Cela tient en large part au manque de moyens budgétaires, qui limite de fait les interactions avec les marines occidentales ou asiatiques. Pour ce qui concerne les coopérations avec les Marines occidentales, des différends sur le plan politique sont sans doute de nature à freiner certaines initiatives. Les pays occidentaux, États-Unis en tête, sont encore régulièrement présentés comme hostiles aux intérêts de la Fédération de Russie¹¹. Certes, cette approche est défendue principalement par des représentants de la « vieille garde » du monde naval, ayant réalisé l'ensemble de leur carrière à l'époque soviétique. Elle a néanmoins été confortée par la dégradation récente des rapports entre la Russie et l'Occident, liée en partie à la volonté (d'ailleurs souvent exagérée par les Russes) des puissances occidentales de s'investir dans l'espace post-soviétique.

Ces tensions ont renforcé, dans la politique maritime, la priorité attachée par Moscou à la région Caspienne-mer Noire en raison de la combinaison dans la zone d'enjeux non seulement géopolitiques mais aussi économiques et sécuritaires – ressources énergétiques et alimentaires, proximité avec le Caucase russe, développement de la criminalité organisée, des trafics illicites et de phénomènes terroristes... Cette tendance lourde ne devrait pas être contredite par le remplacement à la tête de la VMF, en septembre 2005, de l'amiral Kouroedov par l'amiral Masorine. En effet, ce dernier a commandé la flottille de la Caspienne (de 1996 à octobre 2002) et la flotte de la mer Noire (d'octobre 2002 à février 2005). La flottille, qui constitue un dossier important dans les préoccupations du Collège maritime depuis sa création et dont les dimensions ont crû au cours des dernières années, est un récipiendaire privilégié de nouvelles unités de surveillance (la flottille a ainsi obtenu l'unique escorteur construit pour la VMF depuis la disparition de l'URSS¹²). Elle est officiellement l'un des bénéficiaires principaux dans le

¹¹ Le fait que le Kremlin ait accepté – contrairement à ce qui s'était passé à l'occasion du naufrage du *Koursk* – l'assistance de pays occidentaux pour l'opération de sauvetage de l'AS-28 en août 2005 a été dénoncé par, entre autres, l'amiral Baltine, ancien commandant de la flotte de la mer Noire, regrettant que l'accès à un site aussi stratégique que la flotte du Pacifique ait été ouvert à des « éléments » étrangers...

¹² Frégate *Tatarstan*, navire-amiral de la flottille. En juillet 2004 devaient se terminer les essais du *Daghestan*, bâtiment du même type que le *Tatarstan* et également destiné à la flottille de la Caspienne (Vladimir Zaborskii, « Kouda plyvet voenno-morskoï flot Rossii ? » [Vers où vogue la flotte de guerre de la Russie ?], *Nezavisimoe Voennoe Obozrenie*, 16 juillet 2004). Néanmoins, lors de la visite de Sergeï Ivanov le 5 juillet 2005 à Astrakhan, où est basé l'état-major de la flottille de la Caspienne, le *Daghestan* était mentionné comme étant toujours à l'état de projet en cours.

cadre de la phase 2005-2010 du programme de construction navale¹³. L'amiral Masorine a récemment confirmé le statut de la flottille en tant que récipiendaire prioritaire dans le programme de réarmement de la Marine russe¹⁴. Les grands exercices qui ont eu lieu en août 2002 dans la Caspienne avaient, compte tenu de leur importance, manifesté la centralité de la région dans les préoccupations russes. Le même commentaire peut être fait de la réactivation récente du projet de CASFOR, évoqué pour la première fois par les officiels russes à l'occasion de ces exercices¹⁵.

Pour Sergeï Ivanov, « *dans la Caspienne, l'ordre doit être établi par les États riverains et non par des forces extérieures à la région* »¹⁶. Le ministre russe de la Défense a tenu des propos similaires concernant la mer Noire, soulignant l'opposition de la Russie à ce que des manœuvres y soient conduites par les flottes de pays non riverains. Ces propos évoquent les plans de l'OTAN relatifs à l'extension possible à la mer Noire de ses opérations anti-terroristes en Méditerranée (*Active Endeavour*)¹⁷. Pour certains commentateurs russes, ce projet de l'Alliance atlantique constitue un indice supplémentaire de la volonté des États-Unis de prendre pied durablement sur les bords de la mer Noire (Roumanie, Bulgarie, Crimée, Géorgie)¹⁸. Les intentions affichées par le gouvernement russe dans le bassin Azov–mer Noire manifestent en tout cas la consolidation de la tendance au renforcement des positions russes dans le sud. Au cours des deux dernières années, les ambitions russes dans la zone se sont faites plus précises, intégrant l'expiration des accords avec l'Ukraine sur la mer Noire de 1997, valables jusqu'en 2017 et dont les officiels ukrainiens ont à plusieurs reprises déclaré qu'ils n'entendaient pas les renouveler. En août 2004, le gouvernement chargeait le ministère de la Défense de concevoir un projet de programme fédéral sur un système de bases dans la mer Noire en territoire russe pour 2005-2020, et des moyens étaient prévus pour son financement dans le budget 2005 (900 millions de roubles)¹⁹. En février 2005, l'amiral Kouroedov confirmait la décision du gouvernement russe d'établir deux bases près de Novorossiïsk en mer Noire – l'une d'ici à 2011, l'autre d'ici à 2017. Compte tenu de la quantité de programmes et autres plans de travail fédéraux non réalisés depuis l'éclatement de l'URSS, la mise en œuvre de ces mesures, pour l'instant dans les délais annoncés par

¹³ Interfax-AVN, 12 février 2003.

¹⁴ Interfax-AVN, 16 novembre 2005.

¹⁵ Annie Jafalian, « Vers une militarisation de la mer Caspienne ? Le projet de la CASFOR », *Notes de la FRS*, 30 octobre 2005.

¹⁶ « Kaspïiskii meridian bezopasnosti » [Le méridien caspien de la sécurité], *Krasnaïa Zvezda*, 6 juillet 2005.

¹⁷ Xinhuanet, 6 juillet 2005 ; AP, 9 juin 2005.

¹⁸ Il va sans dire que la « Garde caspienne » dont les États-Unis soutiennent activement la formation ne suscite pas davantage l'enthousiasme du Kremlin.

¹⁹ Pour 2006, plus d'1 milliard de roubles a été budgété à ces mêmes fins (« Tezisy vystoupleniia Ministra ekonomitsheskogo razvitiia i torgovli RF G.O. Grefa na Morskoï kollegii 17.12.04 » [Thèses de l'intervention du ministre du Développement économique et du Commerce de la FR G.O. Gref lors du Collège maritime du 17.12.04], *Pravo i bezopasnost'*, n° 2 (15), mai 2005 ; Interfax-AVN, 12 septembre 2005). Au total, les dépenses au profit de ce plan de redéploiement devraient dépasser dix milliards de roubles (*Krasnaïa Zvezda*, 7 juillet 2005).

le gouvernement, constitue un signal parmi d'autres de l'importance de l'enjeu aux yeux des autorités russes.

Contraintes et pesanteurs de la vie politique et économique russe : les enjeux maritimes au cœur des débats sur l'avenir de la Russie

La concentration de la politique maritime de la Russie sur la zone Caspienne-mer Noire, même si elle tient en partie au durcissement du Kremlin face à l'engagement des pays occidentaux dans l'espace post-soviétique, rejoint une tendance plus générale qui voit la Russie concentrer, pour l'instant, ses ambitions maritimes sur la zone côtière et la proche périphérie. De l'aveu des plus hauts responsables navals, la volonté de la Russie de développer sa présence en haute mer est soumise à de fortes contraintes puisqu'elle ne dispose plus – sauf pour les forces sous-marines – des matériels, du soutien logistique et des systèmes de commandement voulus pour travailler régulièrement dans des zones lointaines. Les orientations du programme d'équipement de la VMF confirment globalement cet état de choses, dictant des positionnements réalistes. La phase de production en série de nouveaux bâtiments (engagée en 2005, horizon 2010), succédant à la phase 2000-2005 qui privilégiait le développement de nouveaux prototypes, a commencé par les unités légères. Les programmes relatifs aux bâtiments pour les flottes océaniques et aux porte-avions sont remis à plus tard. Certes, l'effort consenti au profit de la modernisation de la composante océanique des forces nucléaires stratégiques ne se dément pas – son entretien constitue actuellement le principal objectif de la VMF, selon l'amiral Masorine. Mais cela ne va pas sans difficultés : le Iouriï Dolgoroukiï, mis sur cale en novembre 1996, ne devrait pas être mis en service avant 2007, à l'instar du nouveau missile Boulava (testé en septembre 2005, avec succès, selon les autorités russes)²⁰.

Un autre signe de changement réside dans l'adaptation progressive des visions des responsables navals russes. Une partie du commandement se montre négative face à l'affirmation progressive des enjeux de nature économique et commerciale dans la politique maritime. Ceux-là considèrent que les missions de contrôle de la frontière maritime ne reviennent pas à la VMF, mais aux organes chargés de la protection de la frontière maritime et de surveillance des activités de pêche. Mais une autre partie des responsables de la VMF semble avoir compris que c'est dans cette perspective que la Marine de guerre devrait tenter d'inscrire son avenir. Ces responsables évoquent en conséquence de plus en plus fréquemment la coopération entre la Marine et les structures économiques nationales comme devant constituer une mission centrale de la VMF. Des propositions, qui rencontrent toutefois une résistance certaine, se sont exprimées au sein de la Marine de guerre sur une intégration, dans le processus de réorganisation du système de formation des cadres de

²⁰ Interfax-AVN, 16 novembre 2005.

marine, des programmes de formation pour les militaires et pour les civils²¹. Ceux des responsables navals qui privilégient ces axes semblent percevoir le risque que la priorité actuellement attachée aux activités sur les zones côtières et dans les eaux territoriales pousse le gouvernement, si la VMF ne joue pas le jeu, à diriger progressivement les moyens budgétaires vers d'autres services, comme les gardes-frontières ou le ministère des Situations d'urgence. Le commandement de la VMF semble même chercher à se saisir de cette évolution (son importance du point de vue des activités et du développement économiques du pays) pour justifier ce qu'il recherche depuis de nombreuses années : l'obtention d'un budget séparé et la fin de sa subordination au ministère de la Défense, avec à la clef une certaine liberté d'action décisionnelle et budgétaire vis-à-vis de la Défense.

Toutefois, nombre de facteurs sont susceptibles de ralentir la consolidation des nouvelles tendances de la politique maritime russe telles qu'elles se sont dessinées sous l'égide de Vladimir Poutine, et contraindre le Kremlin à repousser les horizons temporels d'une stratégie maritime plus cohérente et efficace. Ces blocages sont le reflet direct des écueils et freins qui minent l'État russe. Ainsi, les activités maritimes souffrent toujours des effets négatifs croisés des pesanteurs, rivalités administratives et autres désordres institutionnels que l'administration Poutine n'a pas su supprimer malgré la volonté présidentielle de renforcer la discipline au sein de l'appareil étatique et de lutter contre les conflits et luttes d'influence entre institutions et bureaucraties. Les problèmes budgétaires, obérant les perspectives d'un renouvellement rapide de la flotte, commerciale comme militaire, contrarient l'activité du Collège maritime dans ses fonctions de coordination et de recentralisation : faire travailler ensemble tous les responsables de plusieurs secteurs indépendants – commerce maritime, pêche, construction navale et marine militaire – constitue déjà, en Russie comme ailleurs, une gageure ; le choix de créer une structure bureaucratique centrale et de chercher à faire admettre sans budget ses orientations par les véritables acteurs de la vie maritime ou navale en est une autre, tout aussi imposante.

S'il est intéressant de voir la Russie évoluer, sous la pression des besoins de développement économiques, vers une position moins ambiguë quant à ses intérêts en tant que puissance maritime²², force est de constater que la politique maritime de Moscou souffre dans sa cohérence de se trouver au

²¹ *Voennaïa Mysl'*, n° 1, janvier 2005, p. 71.

²² De fait, la pensée stratégique russe ne confère traditionnellement pas une place essentielle à la dimension maritime. Cet état de choses tient au fait que, historiquement, être une puissance navale n'a pas constitué une nécessité vitale pour les Russes dans la mesure où leur pays, continent en soi entre l'Europe et l'Asie, et autarcique pour l'essentiel, entretenait des relations et des échanges commerciaux en premier lieu avec ses voisins continentaux. La Russie n'avait pas un impérieux besoin des mers pour ses échanges et pour sa sécurité alimentaire. Mais aujourd'hui, l'objectif d'indépendance alimentaire, l'essor de l'économie pétrolière fondée sur l'off-shore, celui du commerce maritime international constituent autant de stimulants pour une modification profonde de cette vision traditionnelle.

cœur de conflits plus larges, au sein du gouvernement, sur les grandes orientations de la politique économique – utilisation de la manne pétrolière, choix d'investissements dans les grandes infrastructures, etc. Ces différends sont fortement liés au fait que les responsables russes sont excessivement accaparés par des enjeux relatifs à l'horizon politique 2008. Les luttes intestines et les conflits d'intérêt que cette situation suscite ou exacerbe ne constituent pas le cadre le plus favorable à la mise en œuvre d'une stratégie maritime suivie et consistante.

Plan de travail du Collège maritime pour 2005

| N° | Thèmes | Responsables de la préparation et de la présentation des documents | Délai |
|--|--|--|--------------|
| <i>Réunions et conférences du Collège maritime</i> | | | |
| 1. | Réunion des membres du Collège maritime sur la mise en place d'un système de formation des cadres pour les activités maritimes | Ministère de l'Enseignement et de la Science, Ministère des Transports, Ministère de l'Agriculture, Ministère du Développement économique, Ministère de la Défense | Février 2005 |
| 2. | Réunion des membres du Collège maritime sur l'état des services de sauvetage en mer et sur les mesures nécessaires à leur amélioration | Ministère des Affaires de défense civile, des Situations d'urgence et de la Gestion des conséquences des catastrophes naturelles, Ministère des Transports, Ministère de la Défense, Ministère de l'Industrie et de l'Energie, Ministère des Ressources naturelles, Ministère de l'agriculture, FSB, Académie des sciences | Mars 2005 |
| 3. | Réunion des membres du Collège maritime sur l'état des services d'hydrographie et de navigation et sur les mesures nécessaires à son amélioration | Ministère de la Défense, Ministère des Transports | Avril 2005 |
| 4. | Réunion du Collège maritime (Vladivostok) sur les questions suivantes : | Ministère de l'Agriculture avec la participation de l'administration du Kraï du Primorie | |
| 4.1 | Les orientations prioritaires de la flotte de pêche pour une valorisation efficace de la bio-ressource dans les mers de Russie et dans l'Océan mondial | Ministère de l'Agriculture | |
| 4.2 | Les problèmes relatifs à la frontière extérieure du plateau continental – Arctique et Pacifique | Ministère des Affaires étrangères, Ministère des Ressources naturelles, Ministère de la Défense, Académie des sciences | |
| 4.3 | Discussions sur un projet de plan d'action quant à la participation de la Russie à la préparation et à la tenue de l'Année polaire internationale en 2007-2008 | Service fédéral pour l'hydrométéorologie et le contrôle de l'environnement, Ministère du Développement économique, Ministère de la Défense, Ministère des Affaires étrangères, Académie des sciences | |
| 5. | Réunion des membres du Collège maritime sur les questions de mobilisation | Ministère des Transports, Ministère du Développement économique, Ministère de la Défense, Ministère de l'Industrie et de l'Energie, Ministère de l'Agriculture | |

| | | | |
|-------------|---|---|--------------|
| 6. | Voyage du voilier « Kruzenshtern », célébrant les 60 ans de la Victoire lors de la Grande Guerre Patriotique et le bicentenaire des voyages des vaisseaux russes sous le commandement de I. F. Kruzenshtern. Voyage organisé sous l'égide du Collège maritime | Comité d'organisation, Ministère de l'Agriculture | |
| 7. | Salon naval (Saint-Pétersbourg), sous l'égide du Collège maritime | Comité d'organisation, Ministère de l'Industrie et de l'Energie, Ministère de la Défense | |
| 8. | Etape russe du championnat du monde de Formule 1 de l'Union internationale de motonautique, UIM (Moscou), sous l'égide du Collège maritime | Comité d'organisation, Agence fédérale pour la culture physique et le sport | Juillet 2005 |
| 9. | Réunion des membres du Collège maritime sur l'élaboration d'un programme unique de construction navale | Ministère de la Défense, Ministère du Développement économique, Ministère des Finances, FSB | |
| 10. | Réunion du Collège maritime (Astrakhan) sur les questions suivantes : | Ministère des Transports avec la participation de l'administration de l'oblast' d'Astrakhan | |
| 10.1 | Réalisation de la politique nationale sur les voies maritimes intérieures | Ministère des Transports, Ministère de l'Industrie et de l'Energie, Ministère du Développement économique, Ministère des Finances, Ministère des Affaires étrangères | |
| 10.2 | État du corridor « Nord-Sud » et perspectives de son développement | Ministère des Transports, Ministère de l'Industrie et de l'Energie, Ministère du Développement économique, Ministère des Finances, Ministère des Affaires étrangères | |
| 11. | Première conférence maritime pan-russe (Saint-Pétersbourg), sous l'égide du Collège maritime | Comité d'organisation | |
| 12. | Huitième exposition internationale « Neva 2005 » sur la construction navale, la navigation, les activités portuaires, la valorisation de l'océan et du plateau continental (Saint-Pétersbourg), sous l'égide du Collège maritime | Comité d'organisation, Ministère des Transports, Ministère de l'Industrie et de l'Energie, Ministère des Ressources naturelles | |
| 13. | Réunion des membres du Collège maritime sur la création d'un système de sécurité des complexes énergétiques sur le plateau continental | Ministère de l'Industrie et de l'Energie, Ministère des Ressources naturelles, Ministère de la Défense, Ministère des transports, Ministère des Affaires de défense civile, des Situations d'urgence et de la Gestion des conséquences des catastrophes naturelles, FSB | Octobre 2005 |

| | | | |
|-----|--|--|---------------|
| 14. | Réunion des membres du Collège maritime sur la formation de conditions économiques favorables au renouvellement de la flotte russe et au développement de la construction navale | Ministère de l'Industrie et de l'Energie, Ministère du Développement économique, Ministère des Finances, Ministère de l'Agriculture, Ministère de la Défense, Ministère des Ressources naturelles, Ministère de l'Agriculture, Service fédéral pour l'hydrométéorologie et le contrôle de l'environnement, Académie des sciences | Novembre 2005 |
| 15. | Réunion finale du Collège maritime (Moscou) | Secrétariat du Collège maritime, Membres du Collège maritime | Décembre 2005 |
| 16. | Conférences scientifiques sur les affaires maritimes | Programmes divers | Courant 2005 |

Les opinions exprimées ici n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.