

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ

**ИНСТИТУТ ЕВРОПЫ
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ
НАУК**

125009, МОСКВА, МОХОВАЯ УЛ., 11-3
ТЕЛ.: +7(495)692-10-51/629-45-07
E-MAIL: europe@ieras.ru
WWW.INSTITUTEOFEUROPE.RU



**INSTITUTE OF EUROPE
RUSSIAN ACADEMY OF
SCIENCES**

125009, MOSCOW, MOKHOVAYA STR., 11-3
TEL.: +7(495)692-10-51/629-45-07
E-MAIL: europe-ins@mail.ru
WWW.INSTITUTEOFEUROPE.RU

Аналитическая записка №1, 2018 (№97)

Россия: арктический ресурс

Валентин Петрович Федоров

Член-корреспондент РАН, заместитель директора ИЕ РАН

***Аннотация.** Автор рассматривает Арктику как жизненный ресурс для России; её значение будет только расти. Происходит осознание того, что Север это не балласт, от расходов на который следует избавиться. Шоковая терапия начала 1990-х гг. серьёзно подорвала развитие северных регионов, из них выехали миллионы человек, объём грузоперевозок упал в разы. Наряду с ростом производства и созданием инфраструктуры следует форсировать социальное освоение арктической зоны. Нельзя использовать для развития только или преимущественно вахтовый метод. Требуется современное обустройство существующих населённых пунктов и образование новых. В связи с потеплением климата возрастает спрос на Северный морской путь, имеющий ряд преимуществ по сравнению с другими маршрутами. Целесообразно организовать широкое общественное движение «Освоение Арктики».*

***Ключевые слова:** Арктика, Крайний Север, Северный морской путь, вечная мерзлота, северный завоз, освоение Арктики.*

Нерешённость территориальных вопросов ведёт к международным конфликтам. В настоящее время на мировую повестку дня с длительной перспективой выдвигается арктическая тема. Пока политические дискуссии ведутся вокруг Арктики без броских заголовков в актуальной прессе, но если не будет найдено решение, удовлетворяющее все стороны, то возможны нежелательные широкомасштабные действия уже в самой Арктике. В нашу эпоху провозглашения общечеловеческих ценностей предстоит нелёгкая задача вписать в историю страницу справедливого раздела несметного ресурсного богатства, каким является ледовый регион – территория, нефть, газ,

металлы, биоресурсы, транспортные возможности, в том числе трансполярные авиакосмические маршруты.

Но этим не исчерпывается тема Арктики.

В связи с потеплением климата в недалёком будущем ускорится перекройка физической карты планеты с разнообразными последствиями для стран и континентов. Части чьей-то суши скроются под морской водой, а для кого-то будет облегчён выход на арктические просторы. Называются и такие изменения, положительные и отрицательные, как перемещение земледелия на север, разрушительные паводки, агрессия с юга чуждых видов флоры и фауны¹. Северным территориям грозит серьёзная проблема: вечная мерзлота почвы, а это обширная площадь страны, будет отступать с таким последствием, как разрушение фундамента зданий и сооружений.

Особый мир

Арктика представляет собой жизненный ресурс для России на долгие времена. При всех неблагоприятных международных событиях и возможных ошибках во внутренней экономической политике у нашей страны есть собственная надёжная опора для самосохранения, развития и обороноспособности. Реальная мощь нашего государства может возрасти тем более, что, согласно международным правовым нормам, к РФ может отойти в Арктике территория размером 1,2 млн км². Соответствующая заявка была представлена в 2015 г. для рассмотрения в Комиссию ООН по границам континентального шельфа. Это – повторная попытка, поскольку первая заявка, поданная в 2001 г., была отклонена из-за отсутствия ряда данных².

Арктика, являясь частью российского Севера, охватывает ряд субъектов РФ и ее территориальных образований. В то же время Крайний Север имеет другие географические координаты. Отсюда устанавливаются разные северные надбавки, районные коэффициенты и прочие льготы.

Нередко проявлявшаяся небрежность в отношении природной чистоты региона привела к его загрязнению. Сейчас началась ликвидация накопленных свалок, причём Генеральная прокуратура РФ потребовала изменения отношения к хрупкой природе Севера и объявила экологический мониторинг одной из своих приоритетных задач.

Если арктическая зона является передней линией, то территории, лежащие ниже на географической карте, есть тыл для неё, а без надёжного тыла нельзя рассчитывать на успех. Имеется в виду, что следует создавать современную инфраструктуру, органически включающую в себя систему река-море (в том числе ледоколы с уменьшенной осадкой), портовое хозяйство, автомобильные дороги и др.

Одновременно должно осуществляться и социальное освоение пространства. Нельзя форсировать развитие только или преимущественно путём вахтового метода.

¹ В качестве примера всякого рода неожиданностей можно привести вспышку сибирской язвы на Ямале летом 2016 г., этого, казалось, навсегда преодоленного бедствия. Погибла часть поголовья оленей. Причиной послужила необычайная жара, и нет никакой уверенности, что такая острая ситуация не повторится и не приобретёт устойчивый характер.

² О классификации морских пространств см. подробнее: [Международно-политические условия, 2015].

Требуется современное обустройство существующих населённых пунктов и создание новых. Происходившее на протяжении 90-х «закрытие северов», когда жители покидали с трудом обжитые места, а часто это происходило при финансовой поддержке государства, совершенно не оправдано. Вместо того, чтобы стимулировать людей переселяться в новые для них места на том же Крайнем Севере, власти поощряли отток оттуда. Желавшие переехать в европейскую часть России могли претендовать на государственные субсидии с тем, чтобы приобрести там жильё, тогда как переезд в пределах северных территорий не поощрялся. К настоящему времени мало что изменилось. Глава комитета ГД по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока Н. Харитонов приводит такие данные: «Почти 200 тысяч семей стоят в очереди на получение жилищных субсидий для того, чтобы уехать с Севера, многие ждут больше 20 лет. Почти 8 тысяч человек из них старше 80 лет»³. Нельзя считать, будто зауральские природные условия мало пригодны для постоянного проживания. Некоторые компании, действующие на Севере, осознают значение материальной поддержки для закрепления людей на своих производствах и предоставляют не предусмотренные государством социальные льготы работникам, такие как оплата проезда в отпуск, жилищные субсидии, подъёмные и др.

Шоковая терапия серьёзно подорвала развитие северных регионов. Именно здесь показал свою несостоятельность тезис о том, что рынок всё расставит по своим местам, что конкуренция повсюду обеспечит повышение эффективности. Меньше всего это применимо на Крайнем Севере, где необходимо осязаемое присутствие государственного начала, будь то оленеводство или авиасообщение.

Как известно, нашей экономике присуща сырьевая направленность, от которой не удаётся избавиться. Ещё более это характерно для северных районов. Такое бесперспективное существование не может продолжаться бесконечно долго. Нужны прогрессивные преобразования, чтобы преодолеть это негативное наследие прошлого. Однако чёткой позиции в отношении того, что же делать, не выработано. Иногда приходится сталкиваться со странными заявлениями. Приведём цитату: «Очевидно, что на значительной части территории Крайнего Севера и Арктики создавать и развивать перерабатывающие предприятия глубокой стадии переработки вряд ли целесообразно. Только транспортная составляющая сделает неконкурентной любую продукцию». По нашему мнению, это совсем не очевидно. Подобные представления скорее вводят в заблуждение, чем помогают делу. Почему-то не учитывается транспортная составляющая при северном завозе, которую можно было бы уменьшить за счёт местного перерабатывающего производства.

Показателен такой пример. Завод в Жатае, вблизи Якутска, долгое время был судоремонтным, но потом стал судоремонтным и судостроительным. Оказалось выгоднее производить на месте небольшие суда, чем их где-то покупать, в том числе и по импорту.

В своё время дальновидное решение было принято по организации в Республике Саха (Якутия) предприятий по гранению добываемых там алмазов.

³ Российская газета, 13.10.2017.

Интересен опыт северных стран, которые создали у себя высокоэффективные предприятия и отрасли. Так, правительство Норвегии поставило задачу форсировать развитие морских отраслей экономики, спрос на продукцию которых, как оно считает, будет возрастать. Имеются в виду, продовольствие, фармацевтика, энергия, грузопотоки. Премьер-министр Эрна Сульберг назвала ресурсы океана фундаментом норвежского процветания и благополучия как в прошлом и настоящем, так и в будущем. В свою очередь, высокий представитель ЕС Федерика Могерини вместе с Еврокомиссией выдвинула в 2016 г. для широкого обсуждения 39 различных мероприятий в отношении Арктики, от экологии и до внешней безопасности.

Возрастает осознание того, что Север – это не балласт, от расходов на который следует по мере возможности освобождаться, что его финансирование не должно практиковаться по остаточному принципу, как это было до недавних пор. Он – равноправная и наиболее перспективная территория, которая уже сейчас несёт на себе главную нагрузку в доходной части государственного бюджета. Восстанавливается геологоразведка, которая принесёт немало открытий. Вместе с тем, следует учитывать большой временной лаг между такими открытиями и началом практических работ по добыче сырья.

Северный морской путь

Недостаточное внимание к Арктике со стороны России вкупе с её невысокой экономической динамикой чревато тем, что страна может проиграть соперничество с западными странами и оставит грядущим поколениям урезанные северные территории, стратегическое значение которых в полном виде проявится уже в недалёком будущем. Конкурирующие государства закрепят за собой занятые ими пространства, подведя под это юридическую базу, какой бы она ни была. Нужно учитывать, что несколько государств считают сегодня арктические территории зоной своих интересов. Причём претендуют они не только на арктический шельф, но и на Северный морской путь. Ряд стран предлагает вывести эту морскую магистраль из-под юрисдикции России.

Большая протяжённость северных регионов и существующие там сложные климатические условия требуют создания надёжной транспортной системы. Даже в Финском заливе не обойтись без ледокольной проводки. При отсутствии железных дорог, а это типичное явление, основная тяжесть при перевозках ложится на водные пути – магистральные и местные.

Здесь есть свои опасности, прежде всего наличие льдов. Доставки затрудняются иногда из-за неожиданного обмеления речек, требуется перевалка грузов на мелкосидящие суда, но это не всегда выручает. На некоторых небольших реках навигация длится всего несколько дней. Если эти сроки будут пропущены, то резко повышаются расходы по снабжению местных населённых пунктов. Например, доставки горюче-смазочных материалов осуществляются по зимним трассам (по окрепшему льду) автомашинами, бензовозами. Бывает задействован и воздушный транспорт. В течение года, до следующего сезона, население вынуждено жить в затруднительных условиях в надежде на то, что ситуация не повторится.

Северный завоз – головная боль для властей всех уровней и населения. Напряжение в тот период достигает наивысшей точки. Все сознают, что срыв северного завоза – это без преувеличения настоящее бедствие. В советское время жизнеобеспечение труднодоступных для других видов транспорта регионов во многом поддерживалось благодаря использованию Севморпути. В годы перестройки Центр в значительной мере самоустранился от его организации и финансирования завоза, причём и без того скудные средства выделялись с большим запозданием, что затрудняло или делало вообще невозможным заключение контрактов с рыночными поставщиками. У регионов же вообще не было средств для оплаты грузооборота по Севморпути. Необходимость ледокольного сопровождения дополнительно отягощает проблему. Ледоколы постепенно выбывают из строя и к тому же требуют надёжной утилизации. Бывали случаи, когда танкеры, оплаченные и предназначенные для одного арктического пункта или субъекта Федерации, ввиду непробиваемого ледяного покрова разгружались в другом пункте с последующими бюрократическими тяжбами. Сейчас планируется строительство новых атомных ледоколов за счёт бюджетных средств.

Были допущены ошибки и региональными властями, например, нарушение целостного порядка снабжения топливом. В своё время вдоль рек были возведены нефтебазы для сохранения и распределения ГСМ. В случае недовоза по каким-то причинам в одну нефтебазу горючее подавалось из ближайших баз и таким образом удавалось минимизировать ущерб для населения и производства в отдельных районах. Передача некоторых нефтебаз другим собственникам и таким образом вывод их из взаимосвязанной системы разрушили прежнюю координацию между нефтеналивными причалами.

На южном побережье Северного Ледовитого океана, как шутят северяне о своём крае, нет разрушительных тайфунов, цунами, нет пиратства, страховые ставки здесь вполне приемлемы. Отсутствуют также проблемы транзитного плана при автомобильных перевозках, как это имеет место в межгосударственных отношениях. Эти конкурентные преимущества побуждают другие государства рассматривать данную транспортную артерию как реальную альтернативу традиционным торговым путям.

Следует приветствовать укрепление оборонной составляющей освоения Арктики. Совершенствуется и адаптируется к новым условиям традиционная военная техника, и, что особенно важно, создаются виды вооружений специально для северов. Меняются стандарты и в отношении воинского контингента, что повышает его боеспособность. Этот контингент востребован не только для выполнения поставленных перед ним военных задач, но и для помощи гражданскому населению соседних поселений в преодолении последствий разгула суровой стихии.

Нужен призыв: Освоение Арктики

Создание и укрепление духовного единства народа является важнейшей задачей любого правительства. Она не поддаётся простому решению. Полагаться здесь на стихийность бесполезно. Хуже того, может произойти непоправимое, а именно распад страны. Для иллюстрации можно привести пример Чехословакии. Благополучное государство не имело внутреннего стержня, за что и поплатилось.

Наряду с объединяющей население стратегической идеей власти устанавливают иногда приоритетные цели, которые должны быть достигнуты на определённых этапах развития. Обращение к народу за поддержкой помогает более эффективно решать одни текущие проблемы с тем, чтобы затем перейти к другим. Такая политика находила неоднократное применение в советской плановой экономике. Так, в 60-х годах прошлого века призыв к освоению целинных и залежных земель мобилизовал значительные трудовые ресурсы страны и способствовал народнохозяйственному подъёму. До этого, вспомним, был претворён в жизнь такой в положительном смысле лозунг как «кадры решают всё». Сюда же относится молодёжный отклик на разные инициативы руководства (строительство БАМа и другие). Можно также сослаться на международный пример. Современный Китай развивает деятельность по реализации своего мегапроекта «Один пояс, один путь». В его осуществлении участвуют многочисленные китайские и иностранные компании и государства.

Представляется, что в современных условиях мощным фактором консолидации нашей страны может послужить собственный мегапроект. Назовём его – Освоение Арктики, или в просторечии «Даёшь Арктику!». От него зависит в прямом смысле слова обновление и даже жизнеспособность нашего государства. Речь идёт о приращении дополнительной территории, которую может получить Россия, если будут учтены её обоснованные претензии. В любом случае к этому надо готовиться и активно действовать в таком направлении. В последнее время предпринимаются значительные усилия по расширению нашего присутствия в данном регионе. Но этот факт не стал ещё общенародным делом, отсутствует активная патриотическая заинтересованность людей в преобразовании нашего государства. Между тем, предстоит нелёгкая борьба с Западом, обеспокоенным укреплением России, которое возрастет с присоединением к ней новой площади. Потепление климата вызывает озабоченность граждан, но оно расширяет и возможности, в том числе производственные. Нужно не пугаться в связи с арктическими трудностями, а привлекать людей к историческому процессу возвышения России.

Abstract. *The author views the Arctic region as a vital resource for Russia; its importance will grow. It is time to realize that the North is not a dead load. The shock therapy of the 1990s undermined the development of the North, millions of people left, cargo transportation dropped dramatically. Along with production increase and infrastructure creation it is time to accelerate the social development of the Arctic zone. It is not feasible to use rotation system only. New localities should be created and the existing ones - modernized. The global warming stimulates the demand for the Northern Sea Route, due to its advantages over other routes. It is time to start broad social movement «Arctic exploration».*

Key words: *Arctic, Extreme North, Northern Sea Route, permafrost, Northern Supply, Arctic exploration.*

Дата выпуска: 9 января 2018 года.

Материал доступен для скачивания по адресу: www.instituteofeurope.ru/publications/analytcs