

ВЯЧЕСЛАВ ШТЫРОВ

*член Совета Федерации, Председатель Совета
по Арктике и Антарктике Совета Федерации*

АРКТИКА. ВЕЛИЧИЕ ПРОЕКТА

Русская цивилизация в её арктическом исполнении

Почти полтора столетия назад исследователи обнаружили удивительное совпадение представлений о географии, центре мира и месте происхождения человека в мифологии и эпосе самых ранних цивилизаций. Философские концепции древних египтян и иудеев, аккадцев и вавилонян, индийцев и иранцев, греков и финикийцев, германцев и финно-угров примерно одинаково описывали положение небесного зенита и ход движения планет на небосводе, годовой цикл дня и ночи, особенности водных потоков на прародине человека, относя её к району Северного полюса. Именно там, по их мнению, находился первоначальный рай земной, ныне покрытый толщами вод и льдов океана и ставший прибежищем богов. Конечно, с точки зрения науки климатологии во время появления на планете человека современного вида рай этот был довольно суровым. Но археологические находки и блестящие научные исследования конца прошлого века российских археологов С. Федосеевой и Ю. Мочанова подтверждают неоднократно ранее высказывавшуюся выдающимися учёными М. Вагнером, И. Мюллером, А. Анучиным, В. Вернадским и другими точку зрения о внетропической прародине человечества. Такой прародине, в которой экстремальные внешние условия заставили наших человекоподобных предков овладеть огнём, освободиться от животного состояния и стать людьми. Возможно, заложенная в генах человека тяга к родине и ведёт извечно романтиков и сильных духом к мистическим кругам полярных областей. Туда, где сходятся силовые линии магнитного поля Земли и во взаимодействии с космическими частицами зажигаются грандиозные северные сияния, где заканчиваются океанические течения и рождаются ветры, куда каждый год летят миллионы и миллионы птиц. Арктика давно стала классической обителью мужества, страсти к постижению неведомого и сути бытия.

Зачем Сингапuru Арктика?

Мир современности стал далёк, к сожалению, от романтической метафизики и руководствуется чисто прагматическими соображениями. Вот и нарастающий всеобщий интерес к скованным льдами северным широтам объясняется осознанием новых возможностей их утилитарного использования в геополитических, военных и экономических целях.

Ещё два десятилетия назад всё происходящее в северных полярных пустынях и тундрах считалось делом арктических государств, то есть тех стран, часть территории которых находится за Северным полярным кругом. К их чис-

лу относятся Россия, США, Канада, Дания (через Гренландию), Исландия, Норвегия, Швеция и Финляндия. В 1996 году они учредили Арктический совет в качестве форума высокого уровня для регулярного межправительственного рассмотрения вопросов экологии, рационального использования природных ресурсов, взаимодействия в обеспечении безопасности в воздушном и морских пространствах, устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера. В соответствии с учредительными документами Арктического совета список его членов-государств является закрытым, но за последние годы двенадцать других стран получили в нём статус наблюдателя. Причём многие из них географически расположены весьма и весьма далеко от северных широт. Например, Сингапур и Индия, Япония и Южная Корея, Испания и Польша. Претендентом на получение статуса наблюдателя является и Евросоюз. Помимо участия в работе Арктического совета, целым рядом стран развёрнута интенсивная практическая деятельность в Арктике: организуются целевые научные экспедиции; создаются полярные станции – дрейфующие и на островах; проводятся многогранные исследования атмосферы, льдов и вод; проектируются и строятся специальные типы судов и морское технологическое оборудование ледового класса для геологоразведки и добычи полезных ископаемых. Особую активность проявляет Китайская Народная Республика, где создан специализированный научный институт, построен и успешно эксплуатируется для исследовательских целей мощный ледокол “Снежный дракон”, осуществлены проводки коммерческих судов по нашему Северному морскому пути, организована научная база на Шпицбергене. Беспрецедентную программу по изучению Арктики, в том числе в районах полярных владений России, с масштабным использованием атомных подводных лодок, оснащённых новейшими системами для картографирования морского дна и донных отложений, проводили Соединённые Штаты Америки. Заметна интенсификация разнообразной деятельности в высоких широтах Норвегии, Индии, Германии, Южной Кореи.

Прямой и непосредственной причиной всплеска интереса к Арктике и последовательного наращивания усилий разных стран по её изучению и освоению послужил, безусловно, начавшийся в конце прошлого столетия процесс глобального потепления. Его наиболее ощутимым результатом стало повышение температур воздуха в высоких широтах северного полушария и, как следствие, подтаивание материковых ледников и уменьшение площади льдов в Северном Ледовитом океане. Экстраполяция наблюдаемых климатических изменений в будущее даёт основания некоторым авторитетным специалистам считать, что с большой долей вероятности океан полностью освободится от ледового покрова в течение нескольких ближайших десятилетий. Даже если считать эти прогнозы слишком радикальными, уже сегодняшнее положение дел заметно улучшило условия для судоходства и работ по освоению шельфа и прибрежных зон в арктических морях. Это открывает совершенно новые возможности для мировой экономики.

В первую очередь, речь идёт об ископаемых природных ресурсах. По мнению геологов, Арктический регион планеты представляет собой крупнейший в мире циркумполярный минерагенический пояс, насыщенный нефтегазовыми и рудными месторождениями. Уже сегодня здесь добывается значимая часть углеводородов, а потенциал месторождений нефти и газа оценивается в почти четверть от мировых прогнозных ресурсов. И на шельфе, и на побережье арктических морей прогнозируются или уже открыты планетарного масштаба запасы угля, никеля, меди, кобальта, платиноидов, алмазов, фосфора, серебра, золота, полиметаллов, урана, олова, железной руды, хрома, марганца, титана, редкоземельных металлов и элементов, причём значительная их часть сосредоточена в уникальных гигантских месторождениях.

Экономическая целесообразность добычи природных ресурсов в Арктике становится обоснованной в связи с повышением эффективности логистики их разработки из-за улучшения условий судоходства в северных морях в ходе глобального потепления. Не меньшее значение для мировой экономики имеют и появившиеся перспективы превращения существующих морских путей в Северном Ледовитом океане – Северо-Западного прохода вдоль берегов Канады и США и Северного морского пути России – в постоянно действующие трансконтинентальные магистрали. Тогда значительно сократятся расстояния, время и стоимость перевозок грузов из Юго-Восточной Азии в Европу.

Революционные изменения в мирохозяйственных связях дадут северные кроссполярные маршруты, организация которых всё более осуществима.

Есть ещё одно важное последствие глобального потепления в Арктике, уменьшения площади ледовых покровов, изменения структуры и толщины льдов. Оно заключается в том, что отдельные страны или военные блоки союзных государств, имеющие в составе своих вооружённых сил мощные ударные военно-морские группировки, получают дополнительные возможности для их эффективного использования. В свободных ото льда прибрежных зонах они могут разместить свой флот для боевого дежурства непосредственно у границ территориальных морей вероятного противника. А границы эти, как известно, отстоят всего на двенадцать миль от исходных береговых линий. В этой связи прибрежные государства вынуждены будут затрачивать немалые средства для укрепления безопасности своей территории от ударов с моря.

* * *

Интерес и внимание мирового сообщества к открывающимся в Арктике новым ресурсным, логистическим, военным возможностям закономерно привели к активизации международных контактов разного уровня. В целом это позитивный процесс, идущий в русле тенденций демократизации и многополюсности принятия глобальных решений, которым привержена Российская Федерация. В то же время всё более явными становятся и противоречия между отдельными странами или их группами по ряду важных вопросов.

Прежде всего, это противоречия между арктическими и неарктическими государствами. Первые в рамках Арктического совета и своих двухсторонних отношений активно развивают региональный правовой режим, в основание которого заложены обычные нормы международного права, считают его достаточным и обеспечивающим неарктическим государствам равные возможности. Вторые оспаривают такой подход, считая, что на Арктику должны быть распространены стандартные положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, хотя известно, что она разрабатывалась, главным образом, для Атлантического, Тихого и Индийского океанов. Такую позицию заняли Евросоюз, НАТО и открыто или неявно целый ряд неарктических государств. Её модификацией является высказанное Евросоюзом предложение о необходимости заключения международного договора по Арктике по аналогии с действующим договором по Антарктиде. Понятно, что и в том, и в другом случае целью является максимальная интернационализация Арктики, объявление всех или хотя бы части её пространств международным достоянием, чтобы получить беспрепятственный доступ к новым природным ресурсам и логистическим возможностям.

Противоречия же арктических государств между собой в основном сфокусированы на взаимных территориальных притязаниях. Неурегулированность вопросов пространственных владений в Арктике имеет исторический характер. Общего ограничительного документа нет, двусторонние договоры заключались в разные исторические эпохи, содержат неопределённости, имеют формулировки и трактовки понятий, соответствующие своему времени, а не современным правовым нормам. В этих обстоятельствах арктические страны, прежде всего, пятёрка прибрежных к Северному Ледовитому океану, развернули масштабные и дорогостоящие географические, исторические, геологические, океанографические, гляциологические исследования с целью обоснования своих существующих территориальных прав или претензий к соседям. Помимо этой чисто практической работы все арктические государства приняли национальные доктринальные документы, в которых сформулировали свою стратегию действий в регионе. В них также в ряде случаев содержатся положения, прямо затрагивающие интересы других стран. К примеру, документы стратегического планирования Соединённых Штатов Америки предусматривают требования об интернационализации проливов Северо-Западного прохода и Северного морского пути. Это противоречит позициям Канады и России, рассматривающих эти проливы как находящиеся в их юрисдикции исторические воды.

Наличие противоречий и взаимных претензий у арктических государств приводит к пристальному и недоверчивому вниманию к действиям друг друга.

Так, прямо скажем, нервную реакцию официальных властей наших соседей вызвала в своё время установка экспедицией под руководством А. Чилингарова флага Российской Федерации на дне Северного Ледовитого океана на Северном полюсе. И хотя в целом обстановка в Арктике остаётся мирной, под влиянием всеобщего интереса к возможностям региона и нерешённости территориальных проблем градус напряжённости в международных отношениях по поводу Арктики постепенно и постоянно повышается. Об этом красноречиво говорят названия книг и заголовки статей в периодических изданиях, отечественных и зарубежных: “Битва за Арктику”, “Третий передел Арктики”, “Сражение за Арктику”, “Начат раздел Арктики”, “Наше право на Арктику неоспоримо”, “Россия теряет Арктику?” и тому подобные. А по мнению некоторых аналитиков, ситуация в студёных приполярных просторах напоминает старинную борьбу европейских стран за жаркие африканские колонии.

Кто владеет Арктикой, тот управляет миром

Коль скоро сверхактивность в Арктике всех заинтересованных стран обусловлена новыми экономическими и геополитическими возможностями, открывающимися в результате глобального потепления, то не может не возникнуть вопрос, а будут ли оправданы прилагаемые сейчас усилия, если оно носит циклический характер и сменится глобальным похолоданием? Этот вопрос тем более имеет право быть заданным, что, по практически единодушному мнению учёных-глобалистов, мы живём в начавшуюся несколько миллионов лет назад Великую Ледниковую эпоху, когда климат стал значительно более холодным, чем на протяжении большей части истории нашей планеты. Конкретно сейчас уже порядка двенадцати тысяч лет длится слегка тёплый быстротечный интервал между двумя глобальными оледенениями планеты — мгновение в геологической летописи Земли. Через следующие десять-двенадцать тысяч лет надо ожидать очередного похолодания, в ходе которого с высокой долей вероятности ледяной панцирь километровой толщины покроет места нахождения европейских и североамериканских столиц, где сегодня кипят страсти по Арктике. Причины, обуславлившие начало Великой Ледниковой эпохи и могущие привести когда-нибудь к её завершению, носят глобальный характер: изменение положения материков в ходе перемещения литосферных плит; связанные с этим перемены в направлениях океанических течений и господствующих ветров; цикличность интенсивности солнечного излучения; резонанс периодических изменений движения оси и орбиты вращения Земли. Они не зависят от деятельности человека.

Инструментально же фиксируемое нынешнее потепление отличается лишь незначительным повышением температур относительно средних за почти полтора тысячелетия период задокументированных метеонаблюдений. Может быть, оно носит циклический характер. По косвенным признакам и историческим свидетельствам, такое неоднократно было в наш короткий межледниковый период. Достаточно вспомнить описанные Л. Гумилёвым циклические колебания климата в Северном полушарии, приводившие к образованию сменявших друг друга империй гуннов, тюрков и монголов. Или климатический оптимум в конце первого тысячелетия нашей эры, позволивший викингам основать свои поселения в Гренландии и Северной Америке. Или “малый ледниковый период” в середине века, прямым следствием которого стали зарождение капитализма в Европе и Смута в России.

Но даже если нынешний наблюдаемый период глобального потепления имеет циклический характер и скоротечен, это не означает, что активность разноплановой деятельности заинтересованных государств в Арктике снизится. Во-первых, в мире увеличивается дефицит всех видов природных ресурсов, растёт их цена, ранее неэффективные по природно-климатическим и экономико-географическим условиям добычи месторождения становятся вполне рентабельными. Это общемировая тенденция, она касается и Арктики. Во-вторых, совершенно новые организационные и технологические возможности для успешной деятельности в экстремальных условиях высоких широт даёт развитие в рамках нарождающегося шестого технологического уклада производства материалов с заранее заданными свойствами, робототехники, систем связи, автоматизированного и дистанционного управления. Это именно то, что необходимо для Крайнего Севера. Нет никаких сомнений, что развитые

в технологическом отношении страны используют все возможные новшества для продвижения своих интересов в Арктике. Поэтому не только не снимается, но актуализируется при любых возможных климатических переменах провозглашённый в далёкие 1930-е годы в стенах американского Конгресса тезис: “Кто владеет Арктикой, тот управляет миром”.

Российская Федерация, имеющая самую протяжённую береговую линию Северного Ледовитого океана, пока ещё владеющая самым большим по площади сектором полярных территорий в Арктике, создавшая мощнейшую в мире в высоких широтах многоотраслевую промышленность и крупнейшие на планете города за Северным полярным кругом, в наибольшей степени заинтересована в укреплении и приумножении своих геополитических и экономических позиций в арктическом регионе. В этой связи Президентом и Правительством страны принят целый ряд документов стратегического характера, чётко обозначающих наши интересы, устанавливающих приоритеты и цели государственной политики в Арктике, определяющих механизмы их достижения. Среди них основополагающие: “Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу” (2008), “Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года” (2013), Государственная программа Российской Федерации “Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года” (2014; далее по тексту – Госпрограмма). Для координации деятельности участников выполнения сформулированных этими документами задач создана Государственная комиссия по вопросам развития Арктики.

Разработка и практическая реализация арктической стратегии и тактики позволили в последние годы упорядочить, поставить на системную основу и несколько активизировать решение текущих и некоторых перспективных проблем огромного макрорегиона страны, включившего, в соответствии со специальным Указом Президента Российской Федерации, полярные владения России и территории выходящих на побережье морей Северного Ледовитого океана муниципальных районов девяти субъектов Федерации, от Чукотки до Мурманской области. Но срок действия принятых документов стратегического планирования подходит к завершению, и становится совершенно очевидным, что многое из намеченного уже не будет выполнено. Учитывая это, в 2017 году была принята новая редакция Госпрограммы развития Арктики, на пять лет продлён срок её реализации. Однако в условиях ресурсных ограничений резко сужен круг программных мероприятий. Это означает, что целый ряд стратегических целей достигнут не будет. В то же время новые геополитические реалии и социально-экономическая обстановка в стране требуют уточнения приоритетов и в самой нашей арктической политике. Вот почему пришло время разработки и принятия новых стратегических решений по развитию арктической зоны Российской Федерации. Одновременно необходимо продолжать упорно выполнять усечённую Госпрограмму, но по мере принятия новых документов стратегического планирования расширять и сферу, и временной горизонт её действия.

Круг главных задач, которые необходимо решать в Арктике, остаётся для нашей страны широким и разноплановым.

* * *

Среди других первоочередной задачей является работа по закреплению границ Российской Федерации в Арктике. На первый взгляд, это давно решённый вопрос. Ведь каждый из нас ещё со школьных уроков географии помнит пунктирные линии на картах, идущие от крайних северо-западной и северо-восточной точек нашей территории по меридианам к Северному полюсу. Они очерчивают полярные владения России – сектор морского и открытого льдами пространства Северного Ледовитого океана с расположенными в нём землями, архипелагами и отдельными островами, на которые распространяется суверенитет государства Российского. Секторальный принцип раздела Арктики сложился исторически в ходе заключения двусторонних договоров прибрежных арктических государств, был закреплён их национальными законодательствами и совместным заявлением по итогам Парижской конференции 1924 года, никем не оспаривался. Казалось бы, в условиях глобального

потепления, когда новые экономические и логистические возможности Арктики стали объектом внимания многих государств, в том числе неарктических, в интересах Российской Федерации было бы организовать работу по закреплению секторального подхода специальным актом международного права с целью сохранения контроля за своим исторически сложившимся сектором.

Однако события пошли по другому руслу. Подписав в 1997 году Конвенцию ООН по морскому праву 1982 года, Российская Федерация первой из прибрежных арктических государств приняла решение о применении статьи 76 этой Конвенции к Северному Ледовитому океану и в 2001 году подала соответствующую заявку в Комиссию ООН по границам континентального шельфа. Этим наша страна, по сути дела, отказалась добровольно от части своих полярных владений в районе Северного полюса площадью 1,7 миллиона квадратных километров. Этот покрытый льдами участок приобретает статус открытого моря, то есть становится ничейным пространством. Иными словами, сделано то, чего добивались Евросоюз и целый ряд неарктических государств. Теперь нам предстоит ещё доказать главное: что именно России принадлежит потенциально богатый углеводородами шельф на дне этого вновь образованного открытого моря. Для этого необходимо завершить масштабные и дорогостоящие океанографические и геологические исследования, которые позволили бы представить подводные поднятия дна Северного Ледовитого океана продолжением наших материковых геологических структур. Направляя материалы в Комиссию ООН, придётся ещё и раскрыть секретную картографическую информацию, полученную в ходе сотен сложнейших походов советских и уже российских подводников.

Ситуация осложняется и тем, что в ответ на действия России Канада и Дания проводят собственные исследования по доказательству того, что подводные океанические поднятия являются продолжением геологических структур Гренландии и канадского Севера, а не принадлежащих России территорий. При этом возникают взаимоперекрывающие правопритязания с неопределённым исходом.

Надо отметить, что многие специалисты считают начатую Россией в 2001 году «гонку доказательств» по статье 76 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года нашим ошибочным решением, продолжением горбачёвско-шеварнадзиевской и ельцинско-kozyревской внешнеполитической линии пренебрежения долгосрочными интересами страны ради каких-то пропагандистских сиюминутных выгод.

Как бы то ни было, нам необходимо решительно действовать по двум направлениям.

Прежде всего, раз уж начали, завершить уже работу по всестороннему и полному обоснованию заявки на участки шельфа дна Северного Ледовитого океана, поданной в Комиссию ООН, и продолжить там упорное доказательство своих притязаний. Одновременно, на основании статьи 83 всё той же Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, дающей возможность разграничения морских пространств и шельфа в рамках отношений прилегающих и противоположащих прибрежных стран, начать двусторонние и многосторонние переговоры с США, Канадой, Данией, Норвегией. Учитывая, что у всех у них есть не только трения с Россией, но и взаимные претензии, возможно, следует выступить с инициативой о созыве специальной конференции прибрежных арктических стран. Иными словами, перенести принятие решения по вопросам разграничения в плоскость международно-правовых отношений пятёрки морских арктических государств, а не всего мирового сообщества. Тем более, что такой опыт есть: в 2008 году эти страны уже выступали совместно с Илулиссатской декларацией по правовым вопросам Арктики.

Оптимальным вариантом для России была бы договорённость о возврате к секторальному делению Арктики и закреплению за морями Лаптевых, Карским, Восточно-Сибирским и частью Чукотского (от острова Врангеля до Берингова пролива) статуса наших исторических вод.

Не милитаризация, а восстановление утраченного

Такой же важнейшей задачей является продолжение работы по укреплению обороноспособности наших северных рубежей. Усилия, которые прилагаются в этом направлении Российской Федерацией в последние годы, зачастую

воспринимаются зарубежными, а иногда и отечественными аналитиками как “милитаризация” Арктики. На самом деле это не так.

Ещё в годы “холодной войны” с появлением стратегических ядерных сил и Советский Союз, и Соединённые Штаты Америки рассматривали северные полярные пространства как наиболее вероятное направление удара наиболее вероятного противника. Это обусловлено тем, что именно через Северный полюс проходит самый короткий путь из Северной Америки к Евразии и обратно. В этой связи обе стороны развернули в Арктике мощные системы раннего обнаружения межконтинентальных ракет и самолётов противника и обеспечения контроля за движением своих носителей ядерного оружия, создали сеть аэродромов для размещения или обслуживания стратегических ядерных бомбардировщиков и истребителей-перехватчиков, организовали постоянное боевое патрулирование подводных лодок в Северном Ледовитом океане. После окончания “холодной войны” Соединённые Штаты продолжали развивать и совершенствовать свои наступательные и оборонительные силы и средства в то время, как в ходе реформ в России происходил упадок и системный развал армии и флота. Он не мог не коснуться, прежде всего, арктических группировок вооружённых сил, для содержания которых требовались особые организационные усилия и значительные денежные средства. Поэтому нынешние шаги по усилению нашего военного присутствия в Арктике являются только восстановлением утраченного, но никак не её “милитаризацией”.

А между тем складывающаяся в настоящее время военно-политическая обстановка настоятельно требует уже не только восстановления, но и существенного повышения арктического оборонного потенциала России. Это связано с тем, что открывающиеся с глобальным потеплением потенциальные экономические и логистические возможности Арктики обусловили значительное повышение разноплановой активности в регионе заинтересованных стран и в сфере военной. Так, стратегия национальной безопасности Соединённых Штатов Америки определяет арктический регион как зону жизненно важных национальных интересов этой страны, а соответствующие директивы прямо указывают, что интересы эти должны отстаиваться любыми, в том числе, односторонними действиями. В соответствии с ними на Аляске создаётся новая военно-морская база, укрепляются силы береговой и глобальной противоракетной обороны. Новые военные базы на островах Северного Ледовитого океана создаются Канадой. Соответствующими нормативными документами расширена операционная зона действий НАТО в Атлантике с включением в неё Арктики. Обсуждается вопрос о создании военного блока североевропейских стран.

Современные военные доктрины Соединённых Штатов Америки и НАТО особую роль отводят военно-морским силам. Раньше перед ними ставились задачи по обеспечению береговой обороны, взаимодействию с сухопутными войсками в ходе прибрежных наступательных и оборонительных операций и контролю над морскими коммуникациями. Условием успеха в выполнении этих задач считалось достижение превосходства над флотом противника, то есть предполагалось, что борьба на море будет вестись по принципу “флот против флота”. С развитием ракетно-ядерного оружия и палубной авиации военно-морские силы получили в дополнение к прежним новую, более важную задачу: “флот против берега”. Выполняя эти доктринальные установки, Соединённые Штаты Америки осуществили ряд беспрецедентных по масштабам программ по строительству атомных подводных лодок стратегического назначения и ударных авианосцев. Они оснащены самым современным оружием для уничтожения любых оборонительных или промышленных объектов вероятного противника, расположенных как на море, так и на берегу, в глубине его территории. Кроме того, созданы высокоэффективные противоракетные системы морского базирования. По своему потенциалу военно-морские силы Соединённых Штатов Америки сегодня многократно превосходят любого вероятного противника, особенно на фоне развала и разграбления нашего флота в первое постсоветское десятилетие. Возможности эффективного использования этого потенциала значительно повышаются по мере освобождения акватории арктических морей от ледового покрова в ходе глобального потепления. Это несёт новые угрозы безопасности России, особенно в связи с принятием в 2004 году Соединёнными Штатами Америки авантюрной концепции “быстрого глобального удара”. Эта концепция предполагает уничтожение ядерного

потенциала вероятного противника (читай – России) превентивным массированным ударом с разных направлений высокоточным оружием сухопутного и морского базирования. Очевидно, что реализуемость такого сценария теоретически резко повышается в случае максимально равномерного размещения оружия вдоль границ объекта нападения. И если ещё некоторое время назад ударные группировки военно-морских сил с высокоточным оружием на борту могли быть размещены в Норвежском, Северном, Баренцевом, Беринговом и Японском морях, то по мере таяния льдов они могут быть введены и в моря Лаптевых, Карское, Восточно-Сибирское и Чукотское. В этом случае возрастает опасность не только из-за повышения степени уязвимости нашей территории, но и за счёт появления у противника дополнительных иллюзий относительно эффективности своего превентивного глобального удара и новых соблазнов нанести его.

Самым эффективным ответом на нарастающие угрозы является последовательное наращивание морской мощи России, как военной, так и гражданской её составляющих. В военной части приоритетом, безусловно, должно остаться выполнение программ строительства атомных подводных лодок стратегического назначения и обеспечивающих их боевую службу многоцелевых, поскольку только опасность получить ответный удар может остановить нашего вероятного противника от агрессивных авантюр. В то же время с военно-морских сил не снимаются и их традиционные задачи по береговой охране, поддержке действий сухопутных войск, охране государственных границ и морских коммуникаций. Это требует сбалансированности флота и по его родам, и по размещению. В этой связи актуальной становится задача по созданию новых крупных военно-морских баз в Арктической зоне России.

В необходимости этого убеждает и наш собственный опыт Великой Отечественной войны. Широко известны героическая оборона от немецко-фашистских захватчиков Кольского полуострова, морские сражения в Баренцевом море, Арктические конвои союзников. Но в те же годы не менее драматические и героические события происходили в Карском море. Немецкому командованию удалось создать на островах Франца-Иосифа, Визе, Подкова, Новая Земля базы для своих подводных лодок и системно проводить минирование устьев рек Обь и Енисей, проливов, соединяющих моря Карское, Баренцево и Лаптевых, регулярно атаковать конвои судов на трассе Северного морского пути. Автономность авиации и подводного флота, надёжность систем связи в те времена были несопоставимы с нынешними, но урон нашей экономике, военному и гражданскому флоту был нанесён огромный.

Сегодня значение этого района Арктики для всей нашей страны многократно возросло. Именно здесь, на Ямале, Гыдане и Таймыре, расположены крупнейшие предприятия горнодобывающей и нефтегазовой промышленности, энергетики. Поэтому в районе Енисейского залива необходима новая военно-морская база, обеспечивающая, с одной стороны, защиту созданных огромными усилиями промышленных комплексов, а с другой – выход стратегических ракетносцев в Северный Ледовитый океан. Вторая база должна быть размещена в Восточном секторе Арктики. Обе они не потеряют своего значения и в случае, если глобальное потепление сменится похолоданием, поскольку ледовые покровы будут только способствовать скрытности действий подводного флота России.

Развитие через опорные зоны

Нет лучше способа подкрепить и дипломатическую, и оборонную составляющие защиты национальных интересов России в Арктике, чем усиление экономической активности, наше постоянное деловое, не праздное присутствие в регионе.

Надо сказать, что на протяжении всей истории Российского государства при мощном покровительстве и протекционизме властей шло непрерывное освоение и заселение северных окраин страны. Особенно быстрое развитие Арктическая зона получила в годы Советской власти, когда здесь были созданы не имеющие аналогов на планете крупнейшие предприятия горнодобывающей и нефтегазовой, лесной и деревообрабатывающей, рыбной и пищевой промышленности, судостроения и судоремонта, энергетики, транспортно-логистические комплексы. И сегодня она вносит существенный вклад в экономику

страны, обеспечивая четыре пятых добычи газа, треть улова рыбы, большую часть производства цветных и благородных металлов, лесопroduкции, сырья для чёрной металлургии и химической промышленности. По показателям валового внутреннего продукта, добавленной стоимости и экспортной продукции, произведённых на душу населения, макрорегион занимает верхние строки в Российской Федерации.

В то же время многие арктические районы субъектов Федерации до сих пор находятся в крайне депрессивном состоянии после рыночных реформ. Оно и понятно, ведь ранее системообразующие для них предприятия создавались не по критериям их рыночной эффективности, а исходя из необходимости самообеспечения страны всеми видами ресурсов в условиях всевозможных санкций и ограничений, наложенных на Советский Союз геополитическими противниками с самого начала его существования. Брошенные на произвол рыночной стихии, они, где быстрее, где в затянувшейся агонии, были разорены и обанкротились, породив вокруг себя множество социальных проблем. Относительно устойчиво работает только небольшое число крупных предприятий, специализирующихся на добыче и первичной переработке таких видов природных ресурсов, мировые рынки которых исторически сложились как олигопольные с небольшим числом товаропроизводителей. Отдельными оазисами благополучия они расположены в некоторых районах Арктической зоны.

Груз накопленных за четверть века народнохозяйственных проблем велик. Они требуют незамедлительного решения, особенно с учётом новых возможностей в Арктике, с одной стороны, и геополитических угроз – с другой.

Именно поэтому Арктическая зона и является одним из немногих макрорегионов Российской Федерации, развитие которых определяется специально разработанными документами стратегического планирования. Сформулированные в них национальные интересы, приоритеты, цели и индикаторы их достижения определяют будущий облик российской Арктики. В качестве механизма реализации стратегических задач утверждена Государственная программа “Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации”. В своей последней редакции она включает в себя три подпрограммы, посвящённые формированию опорных зон развития в арктических субъектах Федерации; обеспечению функционирования Северного морского пути; созданию новых подотраслей машиностроения для освоения минерально-сырьевых ресурсов Арктики. Кроме того, в четырнадцати других государственных и восьми федеральных целевых программах, направленных на решение общегосударственных или отраслевых проблем, содержатся значимые мероприятия, которые будут реализовываться в Арктической зоне.

Надо отметить, что и срок действия Госпрограммы развития российской Арктики – до 2025 года, и выделяемые на её реализацию средства федерального бюджета – порядка 200 млрд рублей, невелики. Но важно то, что впервые в постсоветской России Арктическая зона стала предметом особого внимания, выделена в качестве самостоятельного объекта управления и статистического учёта. Выполнение Госпрограммы в полном объёме станет небольшим, но плацдармом для дальнейшего, более масштабного развития макрорегиона.

В этой связи особого внимания заслуживает программное решение о создании специальных опорных зон развития в арктических субъектах Федерации. В отсутствии финансовых возможностей для сплошного комплексного социально-экономического развития всего макрорегиона именно они выступят в роли центров организации транспортного обслуживания и социальной жизни на огромных северных пространствах, образуют каркас фундамента поддержки новых инвестиционных проектов в высоких широтах. Каждая опорная зона будет представлять собой самостоятельный объект планирования – комплексный долгосрочный проект, включающий в себя отдельные промышленные, сельскохозяйственные, логистические и социальные проекты. Конкретный набор намечаемых к реализации проектов в разных опорных зонах индивидуален в зависимости от складывающейся в том или ином субъекте Федерации ситуации, набора потребностей и возможностей. Так, в Воркутинской опорной зоне планируется ввод новых мощностей в угледобыче взамен выбывающих, усиление геологоразведочных работ на металлургические и неметаллические полезные ископаемые с целью отраслевой диверсификации экономики, развитие функций транспортно-логистического центра для Северного Урала и Тимано-Печорской нефтегазовой провинции, реконструкция систем

жизнеобеспечения. Чукотская опорная зона сориентирована на реализацию проектов в области развития морского, авиационного и автомобильного транспорта, горнодобывающей промышленности, традиционных отраслей сельского хозяйства.

Надо особо отметить, что создание опорных зон развития в новейшей управленческой практике дело новое. Само это понятие имеет собственное содержание, не совпадающее со смыслом ставших уже традиционными “территорий опережающего развития” или “особых экономических зон”. Опорные зоны развития, выступая в качестве комплексных проектов, при необходимости будут включать в себя и те, и другие, равно как и иные инструменты, повышающие привлекательность инвестиционных проектов. Новизна дела требует незамедлительного принятия специального федерального закона. Его проект подготовлен, но, как водится в последние годы, погребён в недрах правительственного аппарата.

С точки зрения отраслевой Госпрограмма предусматривает модернизацию и ускоренное развитие в Арктической зоне рыбодобывающей, рыбоперерабатывающей промышленности и аквакультуры; судостроения и судоремонта; деревообработки; арктического туризма; традиционных для Севера отраслей сельского хозяйства; здравоохранения и образования с использованием технологий телемедицины и дистанционных систем обучения. Но почти две трети всех запланированных к реализации проектов приходится на геологоразведку, добычу и первичную переработку полезных ископаемых.

Авангардную роль будет играть нефтегазовый комплекс: главные в стране центры добычи углеводородов последовательно смещаются за Полярный круг. В рамках Ямало-Ненецкой опорной зоны продолжится освоение месторождений на Ямале, на очереди – Гыданский полуостров. Предстоит увеличение объёмов геологоразведочных и добычных работ в Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции в Ненецкой и Воркутинской опорных зонах, на севере Красноярского края в Таймыро-Туруханской опорной зоне. Принципиально новый этап в развитии отечественной нефтяной и газовой промышленности с точки зрения техники, технологии, организации производства начался с освоением месторождений арктического шельфа. Эта работа будет продолжаться во всё более расширяющемся масштабе. Уже сегодня ПАО “Газпром” и ПАО “НК Роснефть” получили лицензии на право пользования десятками нефтегазоносных участков на побережье всех омывающих берега России морей Северного Ледовитого океана от Баренцева на западе до Чукотского на востоке. Получены и первые хорошие результаты развёрнутых геологоразведочных работ, например, на участках Хатангский и Хара-Тумус шельфа моря Лаптевых.

Что касается добычи твёрдых полезных ископаемых, то Госпрограммой предусмотрена реализация ряда проектов по модернизации действующих производств и наращиванию минерально-сырьевой базы для них в Кольской, Воркутинской, Таймыро-Туруханской, Северо-Якутской и Чукотской опорных зонах развития. Планируется и организация новых предприятий по добыче угля, цветных, благородных и редкоземельных металлов.

Главным проблемным вопросом для развития природно-ресурсного комплекса Арктической зоны России остаётся недостаточная геологическая изученность этого громадного и до сих пор труднодоступного макрорегиона страны, особенно его восточной части от Енисея до Берингова пролива. Решение этого вопроса возможно через возврат к трёхстадийной схеме планирования и проведения геологоразведочных работ. В этой схеме первая стадия – региональные работы, целью которых является не открытие конкретных месторождений, а общегеологическое изучение территории и выявление перспективных на те или иные полезные ископаемые площадей или провинций, – должна осуществляться за счёт средств государства. Проведение же следующих стадий работ – поиска месторождений на выявленных перспективных площадях и их разведку – целесообразно возложить на недропользователей за счёт их собственных средств или, в особо сложных условиях, на принципах государственно-частного партнёрства. Естественно, платежи за недропользование и условия выдачи лицензий на стадию поиска должны быть значительно более льготными, чем на стадию разведки уже опосредованных месторождений. Такая ранее существовавшая и хорошо себя зарекомендовавшая схема позволила бы стимулировать интерес частных компаний, в том числе, малого

и среднего бизнеса к вложению средств в геологоразведку. Источником средств для финансирования государственной доли работ послужить отчисления части природоресурсных налогов и платежей в специальный Фонд геологического изучения территории страны. Здесь можно провести прямую аналогию с дорожными фондами. В своё время от них отказались, но деградация дорожного хозяйства почти до крайней черты заставила восстановить и федеральный, и региональные дорожные фонды. В геологии ситуация полностью идентична.

Есть все основания полагать, что при правильной постановке дела по изучению недр прибрежные районы и шельф арктических морей станут надёжной минерально-сырьевой базой для народного хозяйства России в XXI веке. В то же время необходимо отчётливо понимать, что все виды природных ресурсов на планете конечны и их использование должно быть крайне рачительным. В этой связи настало время законодательными решениями полностью прекратить вывоз из страны тех видов сырья, использование которых будет определять научно-технический прогресс уже в ближайшее время, например, редкоземельных металлов и элементов, некоторых цветных металлов. В случае, если такое сырьё не находит пока спроса на внутреннем рынке, его месторождения должны быть просто зачислены в государственный резерв. К сожалению, в силу сложившегося в последние века механизма вхождения России в систему мирохозяйственных связей, сегодня рано ставить вопрос о количественных ограничениях экспорта традиционных продуктов отечественной добывающей промышленности. Но необходимо прекратить хотя бы стимулирование его наращивания. Речь идёт, к примеру, о льготных режимах налогообложения на территориях опережающего развития, создаваемых сейчас на Дальнем Востоке специально для добычи предназначенных для экспорта поставок угля, руд цветных и чёрных металлов, других полезных ископаемых. Их организация бессмысленна и там, и даже в более сложной для освоения Арктической зоне Российской Федерации. Ведь при практически нулевых доходах государства от принадлежащих всему народу природных ресурсов в финале мы получим только снижение цен на них за счёт усиления конкуренции со своими же производителями из других регионов страны на мировых рынках и лунные пейзажи отработанных карьеров. Стоит ли лишать будущие поколения россиян ресурсов ради галочек в отчётах об увеличении физических объёмов валового национального продукта? Нет, конечно. Вот почему минерально-сырьевой потенциал российской Арктики должен использоваться по мере государственной необходимости или созревания такой мировой рыночной конъюнктуры, когда эксплуатация месторождений частным капиталом обеспечивает выплату в бюджет всех положенных рентных платежей. Как известно, в настоящее время они имеют форму налога на добычу полезных ископаемых. Надо взять за правило, что никто и никогда не может быть освобождён от этого налога без крайней государственной нужды. В этом смысл общенародной собственности на недра.

Севморпуть: от петливой дороги во льдах к широкой магистрали

В сознании большинства россиян слова “Арктика” и “Северный морской путь” уже давно стали почти синонимами. Это вполне объяснимо, ведь героическое освоение морских просторов высоких широт для крайне необходимой транспортной связи запада и востока страны стало одним из значимых достижений Русской цивилизации. Но до самого последнего времени Северный морской путь был, по сути дела, каботажной трассой с очень сложной в организационном отношении схемой караванной проводки судов в своём восточном секторе. Использование его в таком виде в качестве международной транзитной транспортной магистрали было, прямо скажем, маловероятной фантазией. Грузоотправителям требуется надёжный, постоянно действующий путь, а не сезонный с зависящими от ледовой обстановки сроками навигации.

Ситуация коренным образом изменилась с активным освоением нефтегазовых месторождений Ямала и строительством в Обской губе двух новых морских портов для отгрузки сжиженного газа и сырой нефти – Сабетта и Новый Порт. Создаваемая газопроводами и нефтяниками грузовая база уже сегодня требует ежесуточной отправки судов из этих портов по Северному морскому пути. Причём движение должно быть организовано как на запад, так и на восток.

Если к этому добавить увеличивающийся в связи с геологическим изучением шельфа и созданием опорных зон развития в Арктике поток традиционных грузов, то становится ясно, что Северный морской путь должен приобрести новое качество. Образно говоря, он должен превратиться в подвижный, но постоянно действующий канал в морских льдах. Именно в этом качестве наша арктическая морская магистраль одновременно с удовлетворением потребностей отечественного народного хозяйства может стать привлекательной для европейских и азиатских грузоотправителей.

Такая задача — дело инновационное, по степени сложности не имеющее аналогов в мировой практике. В рамках Госпрограммы развития Арктической зоны Российской Федерации начато создание материальной базы для её решения. Строятся три мощных атомных ледокола, проектируется их новая, ещё более технически совершенная и энерговооружённая серия. Проводятся мероприятия по повышению надёжности и степени освещённости арктических морей гидрометеорологическими данными. Планируется ввод в эксплуатацию модернизированной ледово-информационной системы “Север” и ледостойкой самодвижущейся платформы “Северный полюс” с размещённым на ней современным исследовательским комплексом. Готовятся к запуску спутники для обеспечения надёжной связи в самых северных широтах. По заказам работающих в Арктике российских компаний ведётся строительство дизель-электрических ледоколов для обслуживания подходов к морским портам и устьям судоходных рек, серий морских судов ледового класса дедвейтом от 40 до 120 тысяч тонн для перевозки контейнеров, негабаритных грузов, нефти, сжиженного газа, начата их эксплуатация. Реализуется и целый ряд других важных программных мероприятий. В совокупности они и дадут Северному морскому пути новое качество транспортной магистрали мирового уровня.

Но для полноценного его функционирования необходимо не только обустроить собственно морской путь, но и самым существенным образом укрепить береговую инфраструктуру. Прежде всего, речь идёт о портовом хозяйстве. Программными документами по Арктике предусмотрена реконструкция морских портов Диксон, Тикси, Певек и Провидения. С ростом объёмов перевозок по Северному морскому пути новые возможности для развития получат наши главные океанские центры Мурманск и Петропавловск-Камчатский. В них предполагается организовать логистические хабы для перегрузки контейнеров и наливных грузов с судов ледового класса на обычные и наоборот. Такой комбинированный способ перевозок на разных участках межконтинентальных трасс разными типами кораблей экономически пока наиболее обоснован. Важнейшим шагом не столько макрорегионального, сколько общегосударственного значения станет создание в западной части российской Арктики новых морских портов с подводными железнодорожными линиями в Архангельске, Индиге, Усть-Каре и Беломорске. Необходимость их создания вытекает, в том числе, из складывающихся геополитических обстоятельств. Как известно, с распадом Советского Союза целый ряд крупных портов на Балтике, к которым с 1860-х годов на протяжении почти полувека строились железнодорожные линии из Центральной России для экспортно-импортных операций, оказались за рубежами нашего государства. Для компенсации потерянных логистических мощностей в последние два десятилетия значительное развитие получили морские порты восточной части Финского залива от Усть-Луги до Выборга. Но ни действующие, ни потенциальные возможности этой группы портов не в состоянии переработать весь нарастающий грузопоток, и его существенная часть направляется конечным потребителям через транспортные системы теперь уже иностранных и далеко не дружественных нам государств. Таким образом, российский Балтийский транспортный узел и по мощности недостаточен, и уязвим для всякого рода санкций и блокад. Вот почему есть настоятельная необходимость в новых портах в Европейской части страны с прямым выходом в океан. Их можно создать только на арктическом побережье. Здесь уместно провести прямую аналогию с событиями времён Первой мировой войны. Тогда блокада германским флотом проливов Балтийского моря отрезала Россию от союзников, и срочно было принято решение о строительстве в тяжелейших военных условиях морского порта в Кольском заливе и железной дороги Петрозаводск–Мурманск.

Наиболее масштабными проектами развития арктической морской портовой инфраструктуры являются строительство многофункциональных глубоко-

водных портов в районе Архангельска и в Индиге с двумя новыми подводными железнодорожными линиями. Первая из них – Белкомур, по маршруту Соликамск–Сыктывкар–Вендига–Карпогоры–Архангельск – обеспечит прямой доступ промышленной продукции предприятий Урала к океанскому побережью. Вторая линия – Индига–Сосногорск с дальнейшим выходом через Ивдель на планируемую к сооружению Северо-Сибирскую железнодорожную магистраль – создаст новый транспортный коридор для экспортно-импортных грузов Сибири. Обе линии имеют выходы на действующую Северную железную дорогу и будут использоваться для экспорта части угля и углеводородов, добываемых в Воркуте и на Ямале. Таким образом, грузовую базу для вновь создаваемых глубоководных морских портов составит промышленная и сельскохозяйственная продукция собственно арктических Архангельской, Ненецкой, частично Ямало-Ненецкой и Воркутинской опорных зон, а также Урала и Сибири. Её прогнозный объём превосходит планируемые мощности глубоководных портов Архангельска и Индиги и потребует переадресовки части грузов в Мурманск и российские порты на Балтике. Расчётная стоимость обоих проектов создания новых арктических портов и железнодорожных подводных к ним линий велика, составляет порядка триллиона рублей. Но сравнительно быстрая окупаемость делает их привлекательными для инвесторов, и уже прорабатываются вопросы финансирования строительства Белкомаура и Архангельского порта на условиях концессии. На очереди – Индига.

Железные дороги по берегу океана

Динамика развития геополитических событий, связанные с ней усилия по укреплению обороноспособности наших северных рубежей, планы по развитию Арктической зоны Российской Федерации настоятельно выдвигают в повестку дня вопрос о необходимости создания сквозной от Мурманска до Анадыря Трансарктической железнодорожной магистрали. На первый взгляд, на сегодняшний день такой проект кажется нереальным. Но более детальное рассмотрение показывает его осуществимость в ближайшие десять-двенадцать лет. В самом деле, связь Мурманска с Северной железной дорогой уже существует (Мурманск–Беломорск–Обозёрская–Коноша). Реконструкция с увеличением провозных возможностей Северной железной дороги от Коноши до Лабытнанги предусмотрена инвестиционными программами ОАО «Российские железные дороги». Строительство нового участка Лабытнанги–Коротчаево начинается в рамках одобренного специальной межведомственной рабочей группой Правительства России проекта «Северный широтный ход». Его финансирование будет осуществляться совместно Правительством Ямало-Ненецкого автономного округа, ОАО «Российские железные дороги», ПАО «Газпром» с использованием механизмов государственно-частного партнёрства в форме концессии. По такой же схеме с участием заинтересованных компаний нефтегазового сектора, горнодобывающей промышленности, энергетики вполне реально построить и следующий участок – от Коротчаево до Игарки и Дудинки. Это уже половина пути. А дальше – на восток, к минерагеническим провинциям месторождений платины, меди, никеля и кобальта Восточного Таймыра, алмазов и редкоземельных элементов северо-западной Якутии, цветных и благородных металлов северо-востока Якутии и Чукотки.

Трансарктическая железнодорожная магистраль станет опорным хребтом для намечаемых к строительству линий Белкомур, Индига–Сосногорск, Воркута–Усть-Кара, Обская–Бованенково–Сабетта, значительно повысит эффективность использования меридиональных внутренних водных путей по рекам Обь, Енисей, Хатанга, Анабар, Лена, Яна, Индигирка, Колыма для обеспечения жизнедеятельности материковых районов Арктики и Крайнего Севера. Как показывает опыт создания Западно-Сибирского нефтегазодобывающего территориально-производственного комплекса, кратно снизятся затраты на освоение месторождений углеводородов и твёрдых полезных ископаемых шельфа и побережья морей Северного Ледовитого океана. Ещё большее, чем в экономическом плане, значение трансарктическая магистраль будет иметь для обеспечения обороны северных рубежей, связанности и политической целостности Российской Федерации.

Госпрограммой развития Арктической зоны России, кроме развития внутренней автодорожной сети в опорных зонах, предусматривается и строительство

межрегиональных дорог федерального значения. В качестве наиболее важных из них можно выделить Нарьян-Мар–Усинск и Колыма–Омсукчан–Омолон–Анадырь.

Необходимо особо отметить, что развитие в Арктике железнодорожного и автомобильного транспорта не является альтернативой морскому. Напротив, снимая с него небольшую часть нагрузки по логистическому обслуживанию внутренней жизни макрорегиона, они значительно усиливают экспортную и транзитную функции Северного морского пути, обеспечивая надёжность работы береговой инфраструктуры, способствуя созданию для него новой грузовой базы.

Разрежённость пространства с точки зрения размещения поселений предопределяет особое значение для Арктики воздушного транспорта. Однако малая авиация, обслуживающая небольшие населённые пункты, находится в крайне запущенном состоянии. Эксплуатируются использующие дорогостоящее топливо морально и физически устаревшие летательные аппараты, рейсы выполняются нерегулярно, цены на билеты за пределами с точки зрения платёжеспособности населения, ежегодно прекращают своё существование многие местные аэропорты и авиаплощадки. Зачастую транспортные связи северных посёлков с остальным миром восстанавливаются только с наступлением сильных холодов, когда открываются ледовые переправы через реки и автозимники.

Такое положение дальше становится нетерпимым. Вот почему, несмотря на то, что на последней редакции Госпрограммы развития Арктической зоны Российской Федерации ещё и чернила не высохли, необходимо уже сейчас дополнять её специальным разделом о полярной авиации. Она должна включить в себя и порядок отнесения воздушных линий к социально значимым субсидируемым; и план восстановления, и принципы финансирования содержания местных аэропортов и площадок; и программу разработки и выпуска новой авиационной техники.

Арктика как локомотив рывка

Развитие Арктической зоны окажет позитивное влияние на экономическое состояние других макрорегионов России, обеспечивая их предприятия углеродным и минеральным сырьём, создавая транспортные возможности для выхода на рынки произведённых ими товаров. Но реализация арктических проектов приведёт ещё к одному важному последствию: макрорегион сам становится крупнейшим потребителем продукции высоких технологий. Потребуются отвечающие особым условиям работы в экстремальном климате надёжные средства связи и автоматизации производственных процессов, экономичные автономные энергоисточники, подводные и подземные роботы, беспилотные транспортные средства и множество других новейших материалов, приборов, устройств, машин и механизмов. Всё это может быть создано только с использованием возможностей шестого технологического уклада. Таким образом, Арктика рождает спрос на продукцию производств нового уклада. Это важнейший стимул для активизации работы научных центров, реконструкции на новейшей технологической основе всего транссибирского промышленного пояса от Урала до Владивостока.

В этом контексте особенно важно развитие транспортного машиностроения. К сожалению, на сегодняшний момент все его подотрасли далеко не удовлетворяют потребности страны даже в стандартных моделях транспортных средств, не говоря уже о специальном арктическом исполнении.

Если атомные ледоколы для Северного морского пути строятся на отечественных судостроительных верфях, то почти все дизель-электрические, а также танкеры и сухогрузы ледового класса заказываются в Южной Корее, Германии или Финляндии. Закупки подвижного состава для высокоскоростных железных дорог ориентированы на немецкие образцы. Автомобильная техника высокой проходимости в северном исполнении выпускается не серийно, а мелкими партиями. Но в особенно тяжёлой ситуации находится авиапарк местных воздушных линий. Старые испытанные «рабочие лошади» внутрирегиональных авиаперевозок – самолёты АН-2 и АН-24 – доживают свой век. Последние экземпляры этих выдающихся по конструкции и исполнению машин вырабатывают остатки своего индивидуального ресурса. Им на смену приходит разношёрстная импортная рухлядь.

В качестве причин отсталости отечественного транспортного машиностроения обычно называют перегрузку производственных мощностей оборонными заказами, недостаток рабочих и инженерных кадров, отсутствие технологических компетенций. Но на самом деле, это не причины, а объяснения. Ведь если нет свободных мощностей – надо строить новые заводы, нет кадров – необходимо их готовить, нет технологий – их можно купить, одновременно создавая отечественные. Причиной же является отсутствие в стране системы стратегического планирования и промышленной политики, выделения в их рамках главных приоритетов.

Достройка общенационального каркаса транспортных магистралей, в том числе арктических, создание с опорой на возможности шестого технологического уклада современной индустрии транспортных средств, обеспечивающей основные потребности страны их собственным производством, не могут не быть одним из таких приоритетов. Для гигантской по территории России это такой же важности задачи с точки зрения обеспечения единства, целостности и безопасности государства, как постоянное поддержание боеспособности вооружённых сил. Наш собственный опыт показывает, что они вполне решаемы. Достаточно вспомнить, что в 1880-е годы царской Россией строилось по две тысячи километров железных дорог в год; что в 1930-е годы в стране буквально на пустом месте были созданы автомобильная и авиационная промышленность; что в тяжелейшие годы Великой Отечественной войны были построены и успешно работали десятки новых авиазаводов, модели выпускаемых самолётов менялись каждые полгода и было достигнуто полное превосходство над противником не только по количеству, но и в отношении качества летательных аппаратов; что вплоть до начала 1970-х годов продукция советского автопрома была вполне конкурентоспособна на мировом рынке; что первый в мире атомный ледокол был построен отечественным судостроением; что вышедший на линию Москва – Ленинград ещё в 1974 году наш электропоезд ЭР-200 имел скоростные характеристики, вполне сопоставимые с современным импортным “Сапсаном”. Можно привести ещё множество примеров из истории промышленности и транспорта. Они все подтвердят общий вывод, что, при наличии политической воли и концентрации усилий, можно решить самые сложные задачи. А сегодня развитие транспорта и транспортного машиностроения выдвигаются в число самых первоочередных из них. Вот где должна быть истинная сфера применения всевозможных особых экономических зон, территорий опережающего развития и других механизмов стимулирования инвестиций, а не в добыче полезных ископаемых или отвёрточной сборке импортного ширпотреба.

Что касается специального транспорта в северном исполнении, то для России самой судьбой уготовлена необходимость стать лидером в производстве всех его видов в мировом разделении труда. Размещение же предприятий общего, специального и транспортного машиностроения в существующих, а при необходимости и вновь создаваемых промышленных центрах Урала, юга Сибири и Дальнего Востока дадут мощный стимул для желаемого сдвига экономической активности в восточные регионы страны.

Человек в Арктике

При всей важности других, ключевым всё-таки является вопрос о Человеке в Арктике: кто и почему продолжит дело её освоения в современной буржуазной России? Вопрос этот далеко не праздный, ведь начавшийся в первые же годы реформ процесс обезлюднения северов продолжается и донныне. Разорение и гибель предприятий, брошенных в реформенное время на произвол судьбы, привели к обнищанию людей, деградации социальной сферы, запустению городов и посёлков. Конечно, и во многих других районах страны есть аналогичные проблемы. Но на Севере они гораздо острее. Из-за крайней дороговизны жизни в экстремальных природно-климатических и экономико-географических условиях в значительно меньшей степени, чем в целом по России, доходы населения соотносятся с прожиточным минимумом. Возможности для развития малого бизнеса ограничены из-за повышенных издержек любого производства на северах и, как следствие, низкой конкурентоспособности большинства видов продукции перед привозной. Дороговизна и деградация транспорта обуславливает низкую динамику перемещения людей для поиска

новой работы, учёбы, повышения квалификации. Переезд к новому месту жительства зачастую просто невозможен из-за отсутствия средств на покупку жилья, когда продажа имеющегося не может служить их источником в условиях полного отсутствия спроса на дома и квартиры в арктических населённых пунктах. Образуется замкнутый круг безысходности. Не будет преувеличением сказать, что в ряде районов Крайнего Севера происходит одичание жизни, а главным источником существования людей становятся те или иные формы бюджетной поддержки или примитивная самозанятость: охота, рыбалка, сбор дикоросов, случайные заработки.

Есть в Арктической зоне и относительно благополучные, и даже передовые в социально-экономическом отношении районы и целые субъекты Федерации. К их числу относятся крупные города с многопрофильным хозяйством, моногорода с предприятиями военно-промышленного комплекса, зоны деятельности горнодобывающих и нефтегазовых компаний.

Но в целом острота социальных проблем в северных районах страны, куда, кроме Арктической зоны, относятся Крайний Север и приравненные к нему местности, не снижается с течением времени. Старая советская система материальных стимулов давно превратилась в архаику и продолжает существовать лишь в качестве политической демонстрации заботы государства о северянах. Нормативные положения о государственных гарантиях льгот и компенсаций в более или менее полном объёме применяются только в отраслях бюджетной сферы. Да и здесь это применение во многом формально. Так, районные коэффициенты к заработной плате уже давно утратили свою функцию полной компенсации удорожаний стоимости жизни, а абсолютная величина северных надбавок настолько мала, что никак не может служить стимулом к закреплению кадров. И те, и другие начисляются, чтобы хоть как-то прикрыть бедность бюджетников. Что касается бизнеса, то малые и средние предприятия из-за низкого уровня доходов в условиях жёсткой конкуренции с привозной продукцией и услугами не в состоянии взять на себя ещё и выполнение государственных по сути своей гарантий и льгот. Крупные же компании выстраивают собственные корпоративные системы оплаты труда, по своему усмотрению трактуя те или иные нормативные положения.

И на государственном уровне, и в общественном сознании уже давно существует понимание необходимости разработки и законодательного закрепления новой системы льгот и гарантий для северян, отвечающей рыночным реалиям. Но даже не череда политических событий или экономических кризисов, а сама сложность проблемы послужила препятствием для принятия уже явно перезревших решений. Ведь надо из множества несводимых к единому измерителю критериев отнесения тех или иных территорий к Арктике, Крайнему Северу и приравненным к нему районам выбрать один. С учётом разнообразных медико-биологических и иных факторов установить оптимальный и обоснованный набор льгот и преференций для северян, разработать методики измерения их стоимостного эквивалента. Разнести ответственность за соблюдение установленных норм между государством и бизнесом, организовать систему контроля за их соблюдением, найти источники финансирования новых бюджетных обязательств. Есть и много практических вопросов. Например, как компенсировать рост удорожаний стоимости жизни: через увеличение выплат или посредством особого контроля за ценами на потребительском рынке, в том числе путём организации государственного завоза жизненно важных товаров в районы с ограниченными сроками их доставки. Специальных решений требует и социальная проблематика коренных малочисленных народов Севера. Надо признать, наконец, что к их традиционным занятиям и промыслам не применим чисто рыночный подход. Здесь требуются особые системы заготовок и закупочных цен.

Конечно, Север есть Север, и здесь не бывает простых задач. Но при всей их сложности нельзя откладывать принятие решений. А сейчас ситуация другая: при подготовке Госпрограммы развития Арктики подспудно полагалось, что рост экономики сам по себе снимет остроту социальных проблем за счёт увеличения доходов населения. На практике выяснилось, что это не так. Бизнес не может развиваться без рабочей силы, а человек не может воспроизводить свою способность к труду без должного уровня доходов, который не обеспечивает бизнес. Круг замыкается. Надо вовремя рубить "гордиевы узлы" проблем.

До сих пор не стихают дискуссии по поводу того, целесообразно ли дальнейшее содержание небольших городов и посёлков, созданных в советский период освоения Арктической зоны и Крайнего Севера, не лучше ли их ликвидировать и в дальнейшем использовать исключительно вахтовый метод работы. Очевидно, что правильный ответ заключается в том, что судьбу каждого населённого пункта надо решать в зависимости от перспектив расположенных в них производств, особенно если их хозяйство моноотраслевое. Но при любых конъюнктурных обстоятельствах надо оберегать и поддерживать все существующие поселения, выполняющие административные и логистические функции. Они должны быть выдвинутыми вперёд аванпостами в Арктике, осуществлять роль организаторов экономического, социального и культурного пространства. Поэтому в новых документах стратегического планирования необходимы специальные программы поддержки таких больших и малых арктических центров с точки зрения ликвидации аварийного и ветхого жилья, развития коммунального хозяйства, создания в них объектов здравоохранения и образования, обслуживающих всю окружающую территорию на основе новых телекоммуникационных технологий.

Непосредственно же при реализации удалённых инвестиционных проектов лучше использовать вахтовый метод. Уже накопленный опыт показал, что наиболее эффективны и безопасны для здоровья людей вахты в пределах одного часового пояса. Это означает, что центры формирования коллективов вахтовиков должны быть в южных районах Урала, Сибири, Дальнего Востока. Таким образом, транссибирский промышленный пояс станет тыловой опорой российской Арктики не только с точки зрения обмена ресурсами, но и в человеческом измерении.

Конечно, вахтовый метод имеет множество недостатков. Но его использование оправдано не только с экономической точки зрения, но и как инструмент формирования ценных личностных качеств человека. Арктика требует высокого уровня профессиональной подготовки, умения работать в коллективе, развитого чувства долга и ответственности, собранности и дисциплинированности, доведённой до автоматизма взаимовыручки. Эти ценные качества, приобретённые человеком на Севере, остаются с ним на всю жизнь.

* * *

После распада Советского Союза Россия стала ещё более северной страной, чем когда-либо в своей истории. Наверное, лучше всех это понимают космонавты, наблюдая с огромных расстояний, как Держава наша приютилась на самой макушке Земли у Северного полюса. Разнообразная деятельность в Арктике уже стала сегодняшней нашей повседневностью, а не каким-то отдалённым эпическим явлением. По факту это давно так, достаточно посмотреть ресурсные и финансовые балансы страны. Постепенно приходит и осознание того, что не только настоящее, но и будущее государства напрямую зависит от состояния дел на российском Севере. Вот почему должна быть продолжена работа по выработке и, самое главное, практической реализации стратегических и тактических решений по его динамичному развитию. Это особенно важно в условиях нарастания претензий наших геополитических соперников на доминирование в Арктике.

Некоторые могут возразить, что сегодня Россия не имеет финансовых ресурсов для экономического, логистического и военного укрепления позиций в столь отдалённом, сложном и ресурсоёмком макрорегионе. На самом деле, об этом смешно и говорить, когда наша страна уже четверть века является финансовым донором всего мира, а львиная доля вывозимых из России средств рождается именно на отечественных северах. Надо развернуть обратно могучие эти финансовые потоки и их мелкие ручейки. Как это сделать, давно известно и из теоретических разработок многих наших экономистов, и из опыта других стран. Нужна только политическая воля к изменению действующего сейчас в России компрадорского хозяйственного механизма.