

Институт экономических исследований  
Дальневосточного отделения  
Российской академии наук

# **Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика: на перекрестке двух океанов и континентов**

**(к председательству Российской Федерации  
в Арктическом совете в 2021–2023 гг.)**

Хабаровск  
ИЭИ ДВО РАН  
2021

Economic Research Institute  
Far Eastern Branch  
Russian Academy of Science

# **Far Eastern and Pacific Arctic: At the Crossroads of Two Oceans and Continents**

**(to the Presidency of the Russian Federation  
in the Arctic Council in 2021–2023)**

Khabarovsk  
ERI FEB RAS  
2021

УДК 332+339  
ББК Д155

**Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика: на перекрестке двух океанов и континентов** / отв. ред. Б.Х. Краснопольский; Институт экономических исследований ДВО РАН. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2021. 248 с.

ISBN 978-5-906118-58-5

В данной монографии рассматривается широкий круг вопросов изучения и освоения арктических пространств мира и Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ). Акцент сделан на Дальневосточном и Тихоокеанском арктических секторах. Дается краткая информация об основных принятых в России в последние годы стратегических документах по государственному мониторингу природно-экологической и социально-экономической ситуации в развитии АЗРФ. Обосновываются предложения к концепции и основным направлениям председательства России в Арктическом совете, которые практически полностью корреспондируют со Стратегическим планом направлений работы Совета до 2030 г., который был принят на его министерском заседании в Рейкьявике (Исландия) 20 мая 2021 г. Обсуждаются вопросы развертывания в Арктике масштабных и амбициозных инфраструктурных мегапроектов. Рассматриваются варианты реализации транзитного потенциала России в целях поддержки логистических потоков между Европейским и Азиатским экономическими центрами. Обсуждаются проблемы и механизмы их решения на территориях и акваториях Дальневосточного и Тихоокеанского секторов Арктики с учетом последних природно-экологических мутаций и вызванных ими социально-экономических трансформаций. Рассматриваются вопросы безопасного и экологически ответственного судоходства в Арктике с акцентом на ее трансграничный Тихоокеанский сектор, который является предметом для развития делового сотрудничества между Россией и США в зоне Берингова / Тихоокеанско-арктического региона.

Книга может быть полезна студентам, аспирантам, преподавателям и управленческим кадрам, занимающихся проблемами развития северо-арктических территорий России.

*Ключевые слова:* Арктика и Север, северо-арктические территории, инфраструктурные мегапроекты, Северный Форум, Совет Баренцева / Евроарктического региона (СБЕР), Совет Берингова / Тихоокеанско-арктического региона (СБТР), Арктический совет, координация северо-арктических регионов, Северный морской путь.

Рецензент – *Пахомов А.А.*, доктор экономических наук

ISBN 978-5-906118-58-5

© Институт экономических исследований ДВО РАН, 2021  
© Авторы, 2021

**Far Eastern and Pacific Arctic: At the Crossroads of Two Oceans and Continents** / Edited by B.Kh. Krasnopolski; Economic Research Institute FEB RAS. Khabarovsk: ERI FEB RAS, 2021. 248 p.

This monograph deals with a wide range of issues of studying and developing the Arctic territories of the world and the Arctic zone of the Russian Federation (AZRF). The emphasis is on the Far Eastern and Pacific Arctic sectors, because they remain without due attention of the scientific community. Brief information is given on the main strategic documents adopted in Russia in recent years on state monitoring of the natural, environmental and socio-economic situation in the development of the AZRF, including documents on Russia's chairmanship in the international Arctic Council in 2021–2023. The proposals are substantiated for the concept and main directions of Russia's chairmanship in the Arctic Council, which almost completely correspond to the Strategic Plan for the Directions of the Council's Work 2030, which was adopted at its ministerial meeting in Reykjavik (Iceland) on May 20, 2021. The issues of deploying large-scale and ambitious infrastructure megaprojects in the Arctic are discussed. Options for realizing the transit potential of Russia in order to support logistics flows between the European and Asian economic centers are being considered. The problems and mechanisms for their solution in the territories and waters of the Far Eastern and Pacific sectors of the Arctic are discussed, taking into account the latest natural and ecological mutations and the socio-economic transformations caused by them. The issues of safe and environmentally responsible navigation in the Arctic are considered with an emphasis on its transboundary Pacific sector, which is the subject for the development of business cooperation between Russia and the United States in the Bering/Pacific-Arctic region. Data are provided on the functioning of various auxiliary services of the State of Alaska in this zone to accompany the movement of ships and ensure their safety from climatic influences, technical accidents and other emergencies.

The book can be useful for students, graduate students, teachers and management personnel working on the development of the Northern Arctic territories of Russia.

*Keywords:* Arctic and North, North Arctic Territories, Arctic zone of the Russian Federation (AZRF), Northern Forum, Barents / Euro-Arctic Council (BEAC), Bering / Pacific-Arctic Council (BPAC), Arctic Council, Coordination of the North Arctic Regions, Northern Sea Route, Arctic Infrastructure Mega-Projects

# СОДЕРЖАНИЕ

|  |            |
|--|------------|
| Введение.....  | 9          |
| <b>Раздел 1. ОБЩИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ<br/>АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ<br/>И МИРОВОЙ АРКТИКИ .....</b>   | <b>18</b>  |
| <i>Глава 1. Основные стратегические документы Российской Федерации по развитию Арктической зоны Российской Федерации и Арктического совета под председательством России в 2021–2023 гг. ....</i> | 18         |
| <i>Глава 2. Предложения к концепции и основным направлениям председательства России в Арктическом совете в 2021–2023 гг. ....</i>  | 35         |
| <i>Глава 3. Инфраструктурные мегапроекты в глобальной Арктике .....</i>  | 68         |
| <i>Глава 4. Северный морской путь: возможности и риски развития транзитного потенциала России .....</i>  | 98         |
| <b>Раздел 2. ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ И ТИХООКЕАНСКАЯ<br/>АРКТИКА .....</b>   | <b>123</b> |
| <i>Глава 5. Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика: проблемы и механизмы их решения .....</i>   | 123        |
| <i>Глава 6. Влияние усиления активности Северного морского пути на эффективность функционирования дальневосточных арктических портов .....</i>   | 165        |
| <i>Глава 7. Международное межрегиональное сотрудничество малого и среднего бизнеса как фактор устойчивого социально-экономического развития территорий Арктики .....</i>                         | 189        |

|   |     |
|---|-----|
| <i>Глава 8. Тихоокеанская арктика – трансграничный регион между США и Российской Федерацией</i> .....   | 199 |
| Заключение .....  | 212 |
| <i>Приложение 1. Выступление Уолтера Дж. Хикла на заседании Общественной палаты Российской Федерации 23 марта 2006 г.</i> .....   | 218 |
| <i>Приложение 2. Итоговая общественная резолюция по вопросам социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации (подготовлена по решениям IX Международного форума «Арктика: настоящее и будущее», Санкт-Петербург, 5–7 декабря 2019 г.)</i> ..... | 225 |
| <i>Приложение 3. Отношения между США и Россией – взгляд из Аляски</i> .....   | 228 |
| Список литературы .....   | 234 |

# CONTENT

|  |     |
|--|-----|
| Introduction.....  | 9   |
| Section 1. GENERAL PROBLEMS OF THE DEVELOPMENT OF THE ARCTIC ZONE OF THE RUSSIAN FEDERATION AND THE WORLD ARCTIC .....   | 18  |
| <i>Chapter 1.</i> The main strategic documents of the Russian Federation for the development of the Arctic Zone of the Russian Federation and the Arctic council, chaired by Russia in 2021–2023 ..... | 18  |
| <i>Chapter 2.</i> The proposals to the concept and the main directions of the presidency of Russia in the Arctic council in 2021–2023.....   | 35  |
| <i>Chapter 3.</i> Infrastructure megaprojects in the global Arctic....   | 68  |
| <i>Chapter 4.</i> Northern Sea Route: opportunities and risks of development of Russia's transit potential.....  | 98  |
| Section 2. FAR EASTERN AND PACIFIC ARCTIC .....  | 123 |
| <i>Chapter 5.</i> Far Eastern and Pacific Arctic: problems and mechanisms of their solutions .....   | 123 |
| <i>Chapter 6.</i> The impact of the increased activity of the Northern Sea Route on the efficiency of the operation of the Far Eastern Arctic ports.....   | 165 |
| <i>Chapter 7.</i> International interregional cooperation of small and medium business as a factor of sustainable socio-economic development of the territories of the Arctic.....                     | 189 |
| <i>Chapter 8.</i> Pacific Arctic – the transborder region between the United States and the Russian Federation.....  | 199 |

|  |     |
|--|-----|
| Conclusion.....  | 212 |
| <i>Appendix 1.</i> Speech by Walter J. Hickel at a meeting of the Public Chamber of the Russian Federation on March 23, 2006 .....   | 218 |
| <i>Appendix 2.</i> The final public resolution on the socio-economic development of the Arctic Zone of the Russian Federation (AZRF) (formed by the results of the 9 <sup>th</sup> International Forum ‘Arctic: Present and Future’, St.-Petersburg, December 5–7, 2019) ..... | 225 |
| <i>Appendix 3.</i> Relations between the United States and Russia – a view from Alaska.....  | 228 |
| References .....   | 234 |

## ВВЕДЕНИЕ

История освоения пространств Арктики и Севера показывает, что только всем вместе, сообща есть возможность с наименьшими потерями и для человечества, и для хрупкой и ранимой природы северо-арктических территорий с их суровыми географическими и весьма сложными экологическими условиями включить эти регионы в национальные и международные экономические процессы. При этом, несмотря на все достижения научно-технического прогресса в истории человечества, вторжение в эти регионы с целью получения прибыли от освоения их действительно богатых природных ресурсов в целом негативно отражается и на их природе, и на условиях жизнедеятельности коренного и осевшего там пришлого населения.

Но четко согласованное национальное и международное сотрудничество заинтересованных сторон в освоении ресурсной базы северо-арктических территорий позволяет избежать наиболее существенных рисков в этих процессах. Важность этого сотрудничества очевидна, но оно постоянно подвергается испытаниям амбициозными и хищническими действиями тех или иных стран и их правительств, их правящих «элит» и сросшихся с ними олигархических кланов, прикрывающих свое стремление завладеть «золотым тельцом» и мировым господством.

Арктика и Север – это те пространства мира, которые еще остаются в зоне международного сотрудничества, не подвергаются в полной мере неконтролируемой обществом повальной и жесточайшей эксплуатации природных ресурсов, сметающей на своем пути все и вся, не считаясь ни с экологической жизнью территорий, ни с существованием их оседлого населения. Так это или уже не так – этот вопрос открыт для обсуждения. Но авторы надеются, что в отношении северо-арктических территорий и акваторий еще не все потеряно, и есть возможность на примере этих пространств показать всему миру как можно достаточно эффективно в интересах всех заинтересованных сторон, разумно и рачительно осваивать их

природные богатства, если уж без них человечество не может обойтись в настоящем и будущем.

Это «всемирное» совместное общественное регулирование, или общественный мониторинг освоения северо-арктических пространств, конечно, не может обойтись без соответствующих международных институциональных структур, которые создавались в разные периоды. Если следовать по времени их создания, то это Северный совет, Совет министров северных стран, «Северный Форум», Совет Баренцева / Евроарктического региона (СБЕР), Конференция парламентариев арктического региона, Арктический совет, Северное измерение, Арктический экономический совет, Арктический круг и др. отраслевые и целевые ассоциации. Все эти структуры могут быть объединены в несколько специфических групп: международные неправительственные организации, общерегиональные организации, региональные специализированные организации, ассоциации коренных народностей, научные организации и другие.

В последнее время возникли предложения о кардинальных изменениях модификации всей системы взаимоотношений крупнейших государств мира – США, Китая и России в части решения арктических проблем путем создания так называемой «Арктической лиги» («Arctic League»). С этой идеей выступил Ирвин Студин (Irvin Studin), президент «Института проблем XXI в.» (Торонто, Канада). Его статья «Как новая Арктическая лига может спасти мир после пандемии коронавируса» была опубликована 11 мая 2020 г. газетой Гонконга «South China Morning Post». В своей статье Ирвин Студин подчеркивает, что новая структура могла бы стать первым крупным региональным миротворческим учреждением XXI в., что даст возможность Вашингтону, Пекину и Москве объединиться под общим координирующим зонтиком и превратить арктическое мировое пространство в демонстрацию межнациональных дружественных отношений<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Лукин Ю.Ф. Новая «Арктическая лига» как инструмент миротворчества // Арктика и Север. 2020. 19 мая. URL: [http://www.arcticandnorth.ru/news.php?ELEMENT\\_ID=345418](http://www.arcticandnorth.ru/news.php?ELEMENT_ID=345418) (дата обращения: март 2021).

Прекрасная по сути, но пока, видимо, нереализуемая идея!

К сожалению, действительность показывает, что от реализации этой идеи нас отделяет, скорее всего, весьма длительный промежуток времени. Например, совсем недавно в США была опубликована очередная военная стратегия Пентагона, в которой предполагается полностью вытеснить с северо-арктических территорий мира Россию и Китай<sup>1</sup>. По мнению Пентагона, эти регионы сегодня стали ареной соперничества, плацдармом возможного конфликта, платформой для глобальной демонстрации силы, и основная причина этого – перспективность региона в части богатейших природных ресурсов. Приводятся данные о том, что в Арктике сосредоточено 13% мировых залежей нефти (90 млрд баррелей), треть природного газа (47 трлн кубометров).

Пентагон подчеркивает, что Арктическую стратегию разработали в связи с усилением в этой мировой зоне России, а также из-за амбиций Китая, который, хотя и не является арктическим регионом, старается получить доступ к его природным ресурсам, морским маршрутам, укрепиться в военной, экономической и научной сферах. Москва же, как считают в Пентагоне, стремится закрыть для других стран прироссийскую Арктику. Американцы крайне обеспокоены и тем, что не могут контролировать Северный морской путь, который в том виде, в котором он существует сейчас, практически находится под суверенным контролем России.

Как говорится в этой стратегии, и Россия, и КНР не жалеют средств для доминирования в Арктике. Что касается российских северо-арктических территорий, то туда направляются самые передовые разработки российской оборонной промышленности. В документе Пентагона делается вывод о том, что Арктика потенциально может стать спорным пространством, где главные соперники США – Россия и Китай – будут стремиться использовать военную и экономическую мощь для получения и сохранения доступа в регион в ущерб интересам Америки. В национальной стратегии США Арк-

---

<sup>1</sup> «Россия далеко зашла»: США раскрыли цель переброски войск в Арктику // РИА Новости. 2021. 26 марта. URL: <https://ria.ru/20210326/arktika-1602792053.html> (дата обращения: март 2021).

тика должна рассматриваться как территория для обеспечения функционирования высокоширотной транспортной магистрали, которая связана с ростом стратегической конкуренции великих держав в части контроля над процессами кооперации и экономического сотрудничества между индо-тихоокеанским и европейским регионами. Из этого документа вытекает, что главная цель Пентагона – завоевать господство в Арктике<sup>1</sup>.

Действующие международные организации пока создают и для России, и для всего мирового сообщества определенные практические возможности для развития свободного от контроля какого-либо одного государства сотрудничества в Арктике как сегодня, так и в обозримом будущем. Среди всех этих организаций наиболее эффективными считаются Арктический совет и Совет Баренцева / Евроарктического региона (СБЕР). При этом подчеркивается, что Арктический совет должен быть реформирован таким образом, чтобы он превратился в ведущую международную институциональную организацию региона, принимающую обязательные для исполнения решения. Что касается СБЕР, то он позволяет улучшать многостороннее сотрудничество на региональном уровне в европейском секторе арктического бассейна, что также весьма важно для России.

Вокруг Арктики накопилось сегодня немало проблем самого различного характера – международно-правовых, геополитических, военных, социально-экономических, геоэкологических и других. И все противоречия, возникающие в Арктическом бассейне, не могут быть разрешены неким универсальным международным соглашением по аналогии с Антарктидой, «повальное» экономическое освоение пространств которой еще не началось. А экономическое освоение Арктики уже началось и достаточно активно ведется государствами так называемого «арктического клуба» или «арктической пятеркой» (пятью странами, имеющими официальный арктический статус – Данией, Канадой, Норвегией, Россией и США). И именно между ними существует множество споров, начиная с линии раз-

---

<sup>1</sup> «Россия далеко зашла»: США раскрыли цель переброски войск в Арктику // РИА Новости. 2021. 26 марта. URL: <https://ria.ru/20210326/arktika-1602792053.html> (дата обращения: март 2021).

границения в Арктике, к которой имеет отношение и Исландия (рис.).

Конечно, эти страны не заинтересованы в том, чтобы здесь появились новые конкуренты. Они будут стоять здесь на страже своих интересов, тем более, что у них есть определенные приоритетные права, которые зафиксированы не только юридическими нормами, но и подкрепляются историей освоения Крайнего Севера.

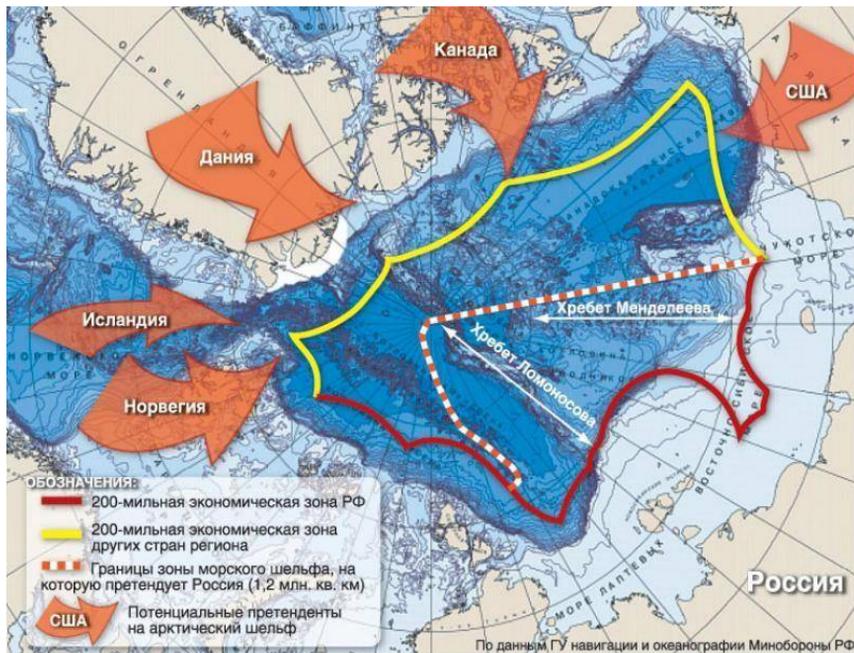


Рис. Линии разграничения в Арктике

Источник: Шельф наш // Военное обозрение. 2017. 10 февраля. URL: <https://topwar.ru/108897-shelf-nash.html> (дата обращения: февраль 2021).

Но тут невольно возникает вопрос – а не может ли здесь при таком множестве северо-арктических политико-общественных организаций различного профиля возникнуть ситуация, когда – «у семи нянек дитя без глаза?». Когда за «показушной» демонстрацией

обсуждения и решения проблем освоения Арктического бассейна на различных политических и региональных уровнях, что иногда, к сожалению, используется некоторыми политическими кругами и крупными монополистическими бизнес-структурами для собственного пиара, на самом деле «протаскиваются» жесткие методы и приемы действия ресурсных бизнес-компаний по принципу «после нас – хоть потоп»? Когда здесь забываются интересы коренного и осевшего пришлого населения, а также «интересы природы» по совместному выживанию в этих тяжелейших условиях в рамках классической триады жизни на земле «Природа – Человек – Общество»?

Допустить этого, конечно, нельзя. И здесь, по мнению авторов, есть надежда на региональные составляющие северо-арктических пространств, на те территории, которые и являются базой, основой для подавляющего большинства создаваемых международных организаций регионального уровня и которые ближе всего стоят к нуждам населения и к защите природной среды обитания. Их деятельность опирается как раз на первичные «кирпичики» в северо-арктической зоне мира, на его регионы, хотя в последние годы внимание к ним со стороны северных и приполярных стран заметно снизилось. Но авторы надеются, что это временное явление, и они излагают в этой монографии свое видение возможного оживления деятельности этих международных мегарегиональных и региональных площадок в настоящем и будущем.

И в качестве одной из важных проблем в решении этой задачи, в качестве одной из «отправных точек» авторы видят активизацию обсуждения вопроса о кардинальном пересмотре отношений, во-первых, самой России к ее территориям Дальневосточной Арктики, и, во-вторых, между ведущими странами Арктического совета – Россией и США в таком весьма специфическом «уголке мира» как регион Берингова пролива и в целом сектор Тихоокеанской Арктики.

Безусловно, решение этих вопросов – весьма непростая задача. Но, если повышение внимания России к ее дальневосточным арктическим территориям зависит от политической воли России и связано с усилиями на национальном уровне, то решение вопросов улучшения трансграничных взаимоотношений России и США в Бе-

ринговом / Тихоокеанско-арктическом регионе зависит, конечно же, от высших государственных структур обеих стран. Но в этом плане, как выше уже было сказано, и во времена предыдущей американской администрации, и уже в текущем периоде при новой администрации политико-экономические отношения между нашими странами упали практически чуть ли не до «нулевого» уровня. Это касается в том числе и приграничных территорий и акваторий наших стран в секторе Тихоокеанской Арктики на стыке двух мировых континентов – Евразийского и Северо-Американского.

Одним из механизмов решения этих проблем может быть создание российско-американского Совета Берингова / Тихоокеанско-арктического региона (СБТР), что предлагается авторами данной монографии. Эти предложения обсуждаются в научной среде последние годы. Никто не возражает против самой идеи создания этого механизма, но его возможная практическая реализация и сроки, конечно же, подвергаются большой критике. И это вполне понятно. Но при научном подходе к подобной проблеме наиболее важным критерием для ее постановки и определению подходов к ее решению являются не те или другие волонтаристские действия правящих кругов каких-либо стран, а научные соображения относительно эффективности принятия решений по вышеназванному принципу классической триады «Природа – Человек – Общество». Этот подход направлен на значительное повышение отдачи и пользы от предлагаемого механизма для поддержания природно-экологического баланса в этой системе, роста уровня жизни каждого рядового гражданина и социальной обеспеченности в регионе как конечной цели на базе решения проблем промежуточного уровня, а именно – повышения его экономической эффективности.

Настоящая монография посвящена проблемам развития секторов Дальневосточной и Тихоокеанской Арктики. При этом региональные проблемы рассматриваются не изолированно, а в системе всех взаимоотношений различных стран и регионов в Арктике.

Именно поэтому в первой части монографии рассматриваются общие вопросы, касающиеся арктических пространств мира и России в целом. Прежде всего, характеризуется весь набор страте-

гической документации, которая была принята в последние годы в России и в которой определяются проблемы, цели и задачи в различных областях хозяйственного и социального развития в практике. Также анализируются основные документы, представленные и принятые на 12-м министерском заседании Арктического совета в Рейкьявике (Исландия) 19–20 мая 2021 г., на котором Россия вступила в должность Председателя совета на 2021–2023 гг. На этом заседании впервые в 25-летней истории совета был единогласно принят к исполнению 10-летний стратегический план его работы, что весьма важно и для арктических стран, и для всего мирового сообщества.

Ряд глав монографии посвящен весьма острым проблемам развития инфраструктурных мегапроектов в глобальной Арктике, роли Северного морского пути в усилении транзитного потенциала России в международных морских грузоперевозках, направлениям развития морских портов и малого бизнеса в Арктическом бассейне и др.

А во второй части монографии на фоне общеарктических процессов дается характеристика комплекса региональных природно-экологических, социально-экономических и других проблем, а также выдвигаются предложения по направлениям их решения на арктических территориях и акваториях Дальнего Востока и северной части Тихого океана.

Монография подготовлена авторским коллективом в составе:

*А.Л. Вороненко*, заведующий научно-исследовательским сектором Хабаровского государственного университета экономики и права, Центр исследований ШОС и АТР (глава 7);

*Е.А. Заостровских*, канд. экон. наук, научный сотрудник, Институт экономических исследований ДВО РАН (глава 6);

*Б.Х. Краснопольский*, д-р экон. наук, профессор, главный научный сотрудник, Институт экономических исследований ДВО РАН (введение, заключение, глава 1, 2, 5);

*В.А. Лазарев*, канд. техн. наук, доцент, заведующий кафедрой управления морским транспортом, Морской государственной университет им. Г.И. Невельского; старший научный сотрудник, Ин-

ститут экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск, Россия (глава 4);

*С.Н. Леонов*, д-р экон. наук, профессор, ведущий научный сотрудник, Институт экономических исследований ДВО РАН (глава 6);

*А.Н. Пилясов*, д-р геогр. наук, профессор, МГУ им. М.В. Ломоносова, генеральный директор Института регионального консалтинга (глава 3);

*А.В. Тишков*, аспирант, Экономический институт Тихоокеанского государственного университета; научный сотрудник, Центр исследований ШОС и АТР при Хабаровском государственном университете экономики и права (глава 7);

*А.И. Фисенко*, д-р экон. наук, профессор, профессор кафедры экономики, Морской государственный университет им. Г.И. Невельского (глава 4);

*П. Фуз*, эксперт-консультант по развитию морских портов штата Аляска, США, почетный Президент Совета директоров Морской биржи штата (глава 8, Приложение 3).

# Раздел 1

## ОБЩИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И МИРОВОЙ АРКТИКИ

### ГЛАВА 1. Основные стратегические документы Российской Федерации по развитию Арктической зоны Российской Федерации и Арктического совета под председательством России в 2021–2023 гг.

В ближайшие годы рассмотрение проблем развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ), конечно же, должно быть тесно связано с рядом стратегических документов, подготовленных Россией в последнее время. Приведем краткие выдержки из этих документов, т. к. они достаточно четко определяют понятийные категории, касающиеся отношения России, как к мировым, так и национальным арктическим пространствам. Конечно, ряд утверждений в данных документах имеет дискуссионный характер в научном плане, но они являются определяющими на данном этапе и в части принятия правительственных решений, и в части реализации многих научных подходов к социально-экономическому освоению арктических пространств.

Кратко охарактеризуем эти документы в хронологическом порядке.

Прежде всего, это указ Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года»<sup>1</sup>. В этом указе достаточно

---

<sup>1</sup> Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года: указ Президента Российской Федерации

четко сформулировано понятие арктических территорий мира в том виде, как это понимается в России, а именно: «Арктика – северная полярная область Земли, включающая северные окраины Евразии и Северной Америки (кроме центральной и южной частей полуострова Лабрадор), остров Гренландия (кроме южной части), моря Северного Ледовитого океана (кроме восточной и южной частей Норвежского моря) с островами, а также прилегающие части Атлантического и Тихого океанов»<sup>1</sup>.

Определено в этом документе и отношение к географическому районированию территорий и акваторий, включаемых в АЗРФ. Это «сухопутные территории, а также прилегающие к этим территориям внутренние морские воды, территориальное море, исключительная экономическая зона и континентальный шельф Российской Федерации»<sup>2</sup>. Государственная политика России в Арктике осуществляется с учетом основных национальных приоритетов Российской Федерации. К этим приоритетам в указе относятся: «а) обеспечение суверенитета и территориальной целостности Российской Федерации; б) сохранение Арктики как территории мира, стабильного и взаимовыгодного партнерства; в) обеспечение высокого качества жизни и благосостояния населения АЗРФ; г) развитие АЗРФ в качестве стратегической ресурсной базы и ее рациональное использование в целях ускорения экономического роста Российской Федерации; д) развитие Северного морского пути в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации Российской Федерации; е) охрана окружающей среды в Арктике, защита исконной среды обитания и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов, проживающих на территории АЗРФ»<sup>3</sup>.

---

от 5 марта 2020 г. № 164. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73606526/> (дата обращения: апрель 2021).

<sup>1</sup> Там же.

<sup>2</sup> О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации: указ Президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. № 296. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/38377> (дата обращения: апрель 2021).

<sup>3</sup> Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года: указ Президента Российской Федерации

Следующим по хронологии следует указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года»<sup>1</sup>. Данный документ является документом стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации и разработан в целях реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года. Этот документ определяет меры, направленные на выполнение основных задач развития Арктической зоны и обеспечения национальной безопасности, а также этапы и ожидаемые результаты реализации этих мер<sup>2</sup>.

В данном указе охарактеризованы особенности Арктической зоны, которые являются определяющими в части применения специальных подходов к социально-экономическому развитию и обеспечению национальной безопасности в Арктике. Эти особенности состоят в следующем: «а) экстремальные природно-климатические условия, крайне низкие плотность населения и уровень развития транспортной и социальной инфраструктуры; б) высокая чувствительность экологических систем к внешним воздействиям, особенно в местах проживания коренных малочисленных народов Российской Федерации (далее – малочисленные народы); в) климатические изменения, способствующие возникновению как новых экономических возможностей, так и рисков для хозяйственной деятельности и окружающей среды; г) устойчивая географическая, историческая и экономическая связь с Северным морским путем; д) неравномерность промышленно-хозяйственного освоения отдельных территорий Арктической зоны, ориентированность экономики на добычу природных ресурсов, их вывоз в промышленно развитые субъекты

---

от 5 марта 2020 г. № 164. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73606526/> (дата обращения: апрель 2021).

<sup>1</sup> О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года: указ Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 г. № 645. URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/45972> (дата обращения: апрель 2021).

<sup>2</sup> Там же.

Российской Федерации и экспорт; е) высокая ресурсоемкость хозяйственной деятельности и жизнеобеспечения населения, их зависимость от поставок топлива, продовольствия и иных жизненно необходимых товаров из различных субъектов Российской Федерации; ж) рост конфликтного потенциала в Арктике»<sup>1</sup>.

Следующие документы связаны с председательством Российской Федерации в международном Арктическом совете в 2021–2023 гг., которое позволит увеличить ее влияние на международные процессы в Арктике. Председательство в Совете выпадает не столь часто, и конечно же этот период необходимо максимально эффективно использовать для существенного улучшения сотрудничества и самих восьми арктических государств, входящих в Совет, и для всех других участников и наблюдателей этой организации, имеющих национальные интересы в арктической зоне мира.

В ноябре 2020 г. был подписан указ Президента Российской Федерации «Об организации комитета по подготовке и обеспечению председательства Российской Федерации в Арктическом совете в 2021–2023 годах»<sup>2</sup>. Созданный комитет будет действовать в соответствии с планом основных мероприятий, который, наряду с вышеназванными проблемами всего арктического сообщества, также должен будет способствовать достижению стратегических целей государственной политики РФ по экономическому и социальному развитию Арктики, повышению ее имиджа на международной арене.

Вместе с председательством в Арктическом совете Российская Федерация возглавит рабочую группу Арктического совета по устойчивому развитию, экспертную группу Арктического совета по

---

<sup>1</sup> О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года: указ Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 г. № 645. URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/45972> (дата обращения: апрель 2021).

<sup>2</sup> Об Организационном комитете по подготовке и обеспечению председательства Российской Федерации в Арктическом совете в 2021–2023 годах: указ Президента Российской Федерации от 25 ноября 2020 г. № 740. URL: <https://docs.cntd.ru/document/566417515> (дата обращения: апрель 2021).

сокращению выбросов черного углерода и метана, информационный форум лучших практик в области арктического судоходства, проект «Инициатива арктической инфраструктуры пространственных данных», Исполнительный комитет Инструмента поддержки Арктического совета, а также Арктический экономический совет и Арктический форум береговых охран.

Как вытекает из этого документа, *устойчивое развитие Арктики будет выступать в качестве наиболее приоритетной задачи, которая будет решаться Россией в годы ее председательства в Арктическом совете.* Также в качестве приоритетных будут стоять вопросы жизнеобеспечения коренных малочисленных народов Севера, сохранения экосистемы и биоразнообразия в Арктическом регионе, развития туризма и привлечение инвестиций, а также другие ключевые направления работы, которым будет уделено особое внимание в период председательства России.

Кстати, в рабочей группе Арктического совета по устойчивому развитию в последнее время Россия играет весьма важную роль. Среди ее тематических направлений и проектов, реализуемых в их рамках, Министерство РФ по Дальнему Востоку и Арктике, например, ведет около двух десятков проектных разработок, в числе которых проект, касающийся весьма сложной проблемы инфраструктурного развития в Арктике (см. гл. 3).

Данный указ сопровождался Положением об Оргкомитете по подготовке и обеспечению председательства РФ, в котором предписывалось этому органу представить на утверждение Председателя Правительства России согласованные в установленном порядке *концепцию председательства РФ в Арктическом совете и план основных мероприятий в связи с ее председательством.* Также, что немаловажно, оргкомитету поручалось *создание временных рабочих групп* для решения вопросов, относящихся к компетенции Организационного комитета, и *формирование экспертного совета* для рассмотрения вопросов, связанных с председательством.

Во исполнение ранее принятых документов Председатель Правительства РФ своим распоряжением от 15 апреля 2021 г. за № 996-р утвердил «План мероприятий по реализации Стратегии

развития Арктической зоны и Основ госполитики в Арктике»<sup>1</sup>. Этот документ не связан непосредственно с Председательством России в Арктическом совете в 2021–2023 гг., но он в значительной степени повлияет на разработку концепции этого председательства и плана мероприятий по ее реализации.

Судя по информации из официальных источников, в этом распоряжении намечено решение многих весьма сложных проблем развития АЗРФ. В перечень первоочередных проблем входят: решение социальных проблем, создание комфортной среды для жизни, привлечение новых инвесторов, стимулирование промышленного производства и обеспечение государственной безопасности. Большинство мероприятий направлено на повышение качества жизни людей. Будут усовершенствованы стандарты медпомощи для жителей Крайнего Севера, а медицинские организации получают необходимый транспорт, в том числе авиационный. Планируется поддержать медработников, переезжающих в Арктическую зону, и проработать предложения по оказанию высокотехнологичной медицинской помощи на территории региона.

Предусматривается также создание новой системы социальных гарантий для северян, проект которой поступит в Правительство РФ к концу 2021 г. Для обеспечения бесперебойной доставки товаров в отдаленные населенные пункты будут предложены дополнительные механизмы господдержки. Специально для Арктической зоны разработают стандарты развития городской среды, которые будут учитывать природно-климатические особенности этой территории.

Для стимулирования экономического роста планируется усилить поддержку инвестпроектов, реализуемых на принципах госу-

---

<sup>1</sup> Об утверждении единого плана мероприятий по реализации Основ государственной политики РФ в Арктике на период до 2035 года и Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года: распоряжение Председателя Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2021 г. № 996-р. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/400560856/> (дата обращения: март 2021).

дарственно-частного партнерства, предоставлять дополнительные социальные гарантии тем, кто переезжает работать в Заполярье, поощрять традиционные промыслы коренных малочисленных народов. Часть мероприятий посвящена раскрытию ресурсного потенциала Арктической зоны: созданию необходимой инфраструктуры и оборудования, проведению геолого-разведочных работ.

В плане мероприятий также представлены перспективные проекты, реализация которых планируется в арктических регионах. Это реконструкция аэропорта Мурманска, строительство автодороги Нарьян-Мар – Усинск, расширение морских портов Певек и Сабетта, развитие туристической отрасли в Якутии и Карелии и др. Стратегию развития туризма в России к концу 2021 г. дополняют разделом, посвященным отдыху в Заполярье.

Что касается председательства РФ в Арктическом совете, то в соответствии с правительственным положением об Оргкомитете по подготовке и обеспечению этого председательства 15 мая 2021 г. председателем Правительства РФ были утверждены согласованные в установленном порядке *концепция* председательства РФ в Арктическом совете под девизом – «Ответственное управление для устойчивой Арктики» и *план основных мероприятий* в связи с ее председательством<sup>1</sup>.

Концепция направлена на содействие продвижению сбалансированного развития Арктического региона. В рамках председательства в Арктическом совете в 2021–2023 гг. Россия намерена развивать сотрудничество со странами – участниками межправительственного форума по *четырем приоритетным направлениям*:

1. Население Арктики, включая коренные малочисленные народы Севера.
2. Охрана арктической окружающей среды, включая изменение климата.
3. Социально-экономическое развитие региона.

---

<sup>1</sup> Михаил Мишустин утвердил Концепцию председательства России в Арктическом совете в 2021–2023 годах и план мероприятий / Правительство России. 2021. 15 мая. URL: <http://government.ru/news/42186/> (дата обращения: май 2021).

4. Укрепление роли Арктического совета как основной площадки многостороннего сотрудничества в высоких широтах.

Одним из базовых пунктов этой концепции является закрепление за Арктическим советом роли ключевого регионального объединения, координирующего международную деятельность в Арктике, а также укрепление добрососедских отношений с арктическими государствами на двусторонней основе и в рамках многосторонних региональных форматов сотрудничества. Международная кооперация может дать новый импульс для развития существующих и запуска новых научных проектов, будет содействовать межвузовскому взаимодействию, укрепит партнерские отношения между предпринимателями и усилит экономические связи<sup>1</sup>.

Председатель Правительства РФ также утвердил подробный план основных мероприятий в связи с председательством России в Арктическом совете. В частности, запланированы культурные фестивали, научно-практические конференции, конгрессы, экспедиции, чемпионат профессионального мастерства, студенческие саммиты, круглые столы, форумы. Их организаторами выступают федеральные и региональные органы исполнительной власти, общественные и образовательные организации и бизнес-структуры. Большая часть мероприятий пройдет в северных российских городах: Якутске, Салехарде, Мурманске, Архангельске, Сыктывкаре, а также на севере Норвегии. Это позволит иностранным гостям лучше узнать российское Заполярье, выбрать территории, наиболее подходящие для инвестиций.

Административные мероприятия Арктического совета представлены заседаниями Комитета старших должностных лиц Арктического совета, переговорами его рабочих и экспертных групп, а также встречами Арктического экономического совета, председательство в котором также перешло к России в мае 2021 г. Кроме того, на 2021 и 2023 гг. намечено проведение международного форума «Арктика – территория диалога». Он зарекомендовал себя в качестве ключевой площадки для обсуждения вопросов социально-

---

<sup>1</sup> Михаил Мишустин утвердил Концепцию председательства России в Арктическом совете в 2021–2023 годах и план мероприятий / Правительство России. 2021. 15 мая. URL: <http://government.ru/news/42186/> (дата обращения: май 2021).

экономического развития северных территорий и выработки инструментов многостороннего партнерства.

В раздел «Экономическое сотрудничество» вошли мероприятия, посвященные освоению шельфа, укреплению связей торгово-промышленных палат, вопросам судостроения и развития аквакультуры. Важнейшая тема изменения климата будет обсуждаться на всемирном саммите по вопросам таяния вечной мерзлоты, запланированном на 2023 г., а также на конференциях по проблемам адаптации региона к глобальному изменению климата, вопросам совершенствования системы мониторинга за окружающей средой, борьбы с загрязнением микропластиком, предотвращения разливов нефти, сохранения биоразнообразия и продвижения зеленой энергетики.

Широкое обсуждение получают вопросы развития человеческого капитала и поддержки коренных малочисленных народов. В числе приоритетов – привлечение в регион новых кадров, сбережение здоровья местных жителей, улучшение качества городской среды. Ряд мероприятий связан с международным проектом «Дети Арктики», который нацелен на поддержку новых форм образования с учетом климатических и культурных особенностей Заполярья, а также инициативой по сохранению культурного и языкового наследия коренных народов Севера<sup>1</sup>.

Также были разработаны предложения по созданию новых временных рабочих групп для решения вопросов, относящихся к компетенции Арктического совета, и по формированию экспертного совета для рассмотрения вопросов, связанных с председательством России.

Итак, все перечисленные выше документы послужили базой для разработки концепции председательства РФ в Арктическом совете и плана основных мероприятий в связи с ее председательством, которые были вынесены на очередную министерскую

---

<sup>1</sup> Михаил Мишустин утвердил Концепцию председательства России в Арктическом совете в 2021–2023 годах и план мероприятий / Правительство России. 2021. 15 мая. URL: <http://government.ru/news/42186/> (дата обращения: май 2021).

встречу членов Арктического совета в Рейкьявике, Исландия, которая состоялась 19–20 мая 2021 г.

### **12-е заседание участников Арктического совета в Рейкьявике (Исландия) 19–20 мая 2021 г. и его стратегические документы**

20 мая 2021 г. Российская Федерация официально вступила в права Председателя Арктического совета на 12-м министерском заседании его восьми членов, являющимся, кстати, юбилейным в связи с 25-летней годовщиной создания этого совета в 1996 г. Статусом Председателя Россия будет обладать в организации до 2023 г. Впервые в истории Арктического совета эта организация единогласно утвердила стратегию развития на десять лет до 2030 г. Данное мероприятие планировалось осуществить еще в 2019 г., но из-за позиции США этот документ тогда согласовать и подписать не удалось.

Наряду с 10-летним стратегическим планом, по итогам встречи участниками совещания была принята развернутая Декларация, в которой были подтверждены приверженность миру, стабильности и сотрудничеству в «приполярных широтах», определены основные направления дальнейшего развития международного взаимодействия в Арктическом регионе.

Как подчеркнул в своем интервью после заседания Министр иностранных дел России С.В. Лавров, «Россия настроена наращивать контакты со всеми государствами-членами, постоянными участниками, наблюдателями и другими заинтересованными внерегиональными партнерами. Стран и организаций, имеющих статус наблюдателей, в пять раз больше, чем членов Арктического совета. Договорились определить, как оптимально использовать искреннюю заинтересованность внерегиональных стран и различных структур вносить свой вклад в обеспечение интересов народов Арктического региона. Будем всячески укреплять «дух сотрудничества», способствовать наращиванию доверия и взаимопонимания, которые всегда отличали работу Арктического совета»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Выступление и ответы на вопросы СМИ Министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова в ходе совместной пресс-

Что касается проблем военно-геополитического противостояния в Арктике, в том числе – между странами-участниками Арктического совета, что безусловно предствляет большой интерес для всего мирового сообщества, то С.В. Лавров подчеркнул следующее: «До 2014 г. был важный механизм регулярных встреч начальников генеральных штабов вооруженных сил арктических стран. Они обсуждали вопросы безопасности мореплавания, борьбы с разливами нефти и другими техногенными или природными катастрофами, вопросы поиска и спасения. В 2014 г. по понятным причинам Запад начал разрушать многие инструменты нашего партнерства, в том числе был приостановлен этот механизм. Считаю, что нам всем вполне по силам договориться о его возобновлении. Если сразу на такой высокий уровень некоторым партнерам некомфортно выходить, то предложили начать со встреч военных экспертов генеральных штабов восьми стран. Отказа не услышали, но и конкретной позитивной реакции тоже пока не поступило. Оставили соответствующее предложение нашим партнерам. Надеюсь, что в течение двух лет будем продолжать создавать условия для того, чтобы и этот аспект совместной коллективной безопасности вернулся в работу Арктического совета»<sup>1</sup>.

Документы, рассмотренные и принятые к исполнению на 12-й министерской встрече Арктического совета 19–20 мая 2021 г., включают следующие:

- Декларация Рейкьявика (2021) (Reykjavik declaration (2021));
- Стратегический план Арктического совета (Arctic Council Strategic Plan);
- финальный вариант доклада Старших должностных лиц Министрам (SAO Report to Ministers (Reykjavik, 2021) – Final Draft).

---

конференции с Министром иностранных дел Исландии Г.Т. Тордарсоном по итогам XII Министерской сессии Арктического совета / Министерство иностранных дел Российской Федерации. 2021. 20 мая. URL: [https://www.mid.ru/ru/foreign\\_policy/news//asset\\_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4739617](https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news//asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4739617) (дата обращения: май 2021).

<sup>1</sup> Там же.

С ними можно ознакомиться на сайте Арктического совета<sup>1</sup>.

*Декларация*, принятая на заседании, касается общих положений и основных направлений деятельности Арктического совета на будущий двухлетний период, как части реализации 10-летнего стратегического плана до 2030 г. Главное здесь то, что все восемь участников совета единогласно поддержали эти положения и направления его будущей работы, которая построена на мирных и добрососедских принципах взаимодействия стран арктической восьмерки<sup>2</sup>.

Основным документом в числе трех перечисленных выше является, конечно, *Стратегический план деятельности Арктического совета на 10 лет*<sup>3</sup>. Он включает весьма широкий круг стратегических целей, которые будут в сфере внимания совета в течение 2021–2030 гг. В обобщенном виде выделяется семь целей<sup>4</sup> в рамках различных направлений.

#### Охрана природной среды

1. Мониторинг арктического климата, оценка и определение последствий изменения климата в Арктике для соблюдения Парижского соглашения о поддержке более решительных глобальных мер по сокращению выбросов парниковых газов и кратковременных загрязнителей климата, укрепление приполярного сотрудничества в сфере: науки о климате и наблюдениям; сокращения выбросов; смягчения последствий изменения климата, адаптации и устойчивости; обмена знаниями и новаторскими технологиями в поддержку этих усилий.

2. Здоровые и устойчивые арктические экосистемы, предотвращение загрязнения, мониторинг, оценка, сохранение и защита биоразнообразия Арктики, экологии и мест обитания биологиче-

---

<sup>1</sup> Arctic Council Ministerial. 2021. URL: <https://arctic-council.org/ru/resources/reykjavik/> (дата обращения: май 2021).

<sup>2</sup> Reykjavik Declaration 2021 / Arctic Council. 2021. 20 May. URL: <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/2600> (дата обращения: май 2021).

<sup>3</sup> Arctic Council Strategic Plan 2021 to 2030 / Arctic Council. 2021. 20 May. URL: <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/2601> (дата обращения: май 2021).

<sup>4</sup> Там же.

ских видов, что должно быть основано на наилучших достижениях науки и понимании важности устойчивого развития для всех нынешних и будущих поколений жителей Арктики.

3. Здоровая арктическая морская среда, ее сохранение и использование на благо всех нынешних и будущих поколений арктических жителей, обеспечение безопасности на море, предотвращение ее загрязнения и стимулирование сотрудничества в целях повышения знаний об ее состоянии, мониторинг и оценка текущего и будущего воздействия на арктические морские экосистемы, что в целом поддерживает совместную работу по укреплению партнерства по морским проблемам в рамках правовых норм, применимых к арктическим водным пространствам.

Устойчивое социальное и экономическое развитие

4. Устойчивое социальное развитие, социальная и культурная интеграция и улучшение здоровья, безопасность, устойчивость развития и рост благополучия всех жителей Арктики с особым акцентом на коренные народы.

5. Устойчивое экономическое развитие, сотрудничество в области повышения его сбалансированности и разнообразия в подходах к развитию экономики в Арктике, содействие обмену знаниями и информацией по инновационным, передовым и низкоэмиссионным технологиям в интересах повышения устойчивости жизнедеятельности всех жителей Арктики с особым акцентом на коренные народы.

Укрепление Арктического совета

6. Укрепление совета в области генерирования научных знаний и развития базы и коммуникаций для их сбора, анализа и передаче науке, а также для обобщения и оценки традиционных местных знаний и опыта, что необходимо для более глубокого понимания Арктики в пределах и за пределами региона для формирования глобальной политики и принятия решений.

7. Укрепление Арктического совета как выдающегося приполярного форума высокого уровня для координации, сотрудничества и укрепления его способности эффективно реагировать на возникающие вызовы и возможности в Арктике.

Эти цели Стратегического плана Арктического совета до 2030 г. представляют наибольший практический интерес и для научных организаций, и для всех правительственных и предпринимательских организаций стран, которые не только входят в состав совета, но и имеют различного рода интересы в арктическом бассейне. С некоторыми из этих целей связаны и те предложения, которые обсуждаются в монографии далее.

Что касается третьего документа, вынесенного на обсуждение на заседание министров «арктической восьмерки», а именно – доклада Старших должностных лиц, то он также представляет известный интерес, т. к. практически содержит их отчет о деятельности совета за предыдущий период 2019–2021 гг. под председательством Исландии и по совету в целом, и по его рабочим и экспертным группам<sup>1</sup>.

Особо, по нашему мнению, есть смысл обратить внимание на такой документ, который был вынесен США на заседание Арктического совета и который касается отношения Америки к его работе<sup>2</sup>. Это очень важно как для мирового арктического сообщества в целом, так и в особенности для регионов Дальневосточной и Тихоокеанской Арктики, где через Берингов пролив соседствуют две великие арктические державы – Россия и США.

В этом документе отмечается: «Соединенные Штаты высоко ценят наше тесное международное сотрудничество в рамках совета, которое помогает сохранять мир в регионе при одновременном усилении охраны окружающей среды, устранении причин и последствий климатического кризиса, содействии устойчивому экономическому развитию, поощрении научных исследований и поддержке коренных народов во всем регионе. Весь Арктический регион выигрывает от сотрудничества, которому способствует Арктический совет. <...> Соединен-

---

<sup>1</sup> Arctic Council Ministerial. 2021. URL: <https://arctic-council.org/ru/resources/reykjavik/> (дата обращения: май 2021).

<sup>2</sup> Reinforcing the U.S. Commitment to the Arctic at the Arctic Council Ministerial / U.S. Department of State. 2021. 19–20 May. URL: <https://www.state.gov/reinforcing-the-u-s-commitment-to-the-arctic-at-the-arctic-council-ministerial-may-19-20-2021/> (дата обращения: май 2021).

ные Штаты рассматривают Арктику как регион, свободный от конфликтов, где государства действуют ответственно, и где экономическое развитие и инвестиции осуществляются устойчивым, безопасным и прозрачным образом, при котором также уважаются окружающая среда, климат, интересы и культура коренных народов. <...> Арктика уже давно является мирным регионом, и мы будем продолжать усердно работать над тем, чтобы сохранить его таковым. Сотрудничество в Арктическом совете и через него позволяет нам коллективно решать проблемы и преодолевать вызовы в регионе – экологические, социальные, экономические и политические – путем определения областей, в которых мы можем добиться ощутимого прогресса, и демонстрировать единство целей посредством наших слов и действий»<sup>1</sup>.

Такие позитивные изменения в позиции США на новом этапе деятельности Арктического совета в отличие от предыдущего периода довольно негативного отношения этой страны к данному международному форуму очень благоприятно должны сказаться на его дальнейшей работе и на достижении тех целей, которые совет поставил перед собой в его стратегическом документе.

Есть и другие точки зрения на этот счет. В статье «Арктика под прицелом: почему Россию обвиняют в милитаризации»<sup>2</sup> утверждается, что несмотря на кажущееся потепление отношений между Россией и США на платформе Арктического совета, военно-геополитическая конфронтация этих стран в Арктике будет по-прежнему нарастать. В статье подчеркивается, что с одной стороны, США приветствовали председательство России в Арктическом совете и рассчитывают на сотрудничество с ней и другими партнерами в Арктике, о чем заявил государственный секретарь США в ходе заседания совета. С другой стороны, на выступлении перед сессия-

---

<sup>1</sup> Reinforcing the U.S. Commitment to the Arctic at the Arctic Council Ministerial / U.S. Department of State. 2021. 19–20 May. URL: <https://www.state.gov/reinforcing-the-u-s-commitment-to-the-arctic-at-the-arctic-council-ministerial-may-19-20-2021/> (дата обращения: май 2021).

<sup>2</sup> Ходаренок М. Арктика под прицелом: почему Россию обвиняют в милитаризации // Газета.Ру. 2021. 23 мая. URL: <https://www.gazeta.ru/army/2021/05/22/13603418.shtml> (дата обращения: май 2021).

ми совета он акцентировал внимание на том, что Россия занимается милитаризацией региона и выдвигает «незаконные морские претензии». В частности, ее регулирование движения иностранных и гражданских, и военных кораблей по Северному морскому пути (СМП), по его мнению, несовместимо с нормами международного права<sup>1</sup>.

Прекрасно известно, что Арктика всегда была ареной международной конкуренции за высокоширотные транспортные коммуникации и природные ресурсы, что выводит проблемы региона в ранг проблем глобального значения. К сожалению, в истории человечества неизвестно, чтобы такие территориальные противоречия между странами решались мирным путем, без военных конфликтов. Но все-таки довольно успешное, хотя и не без проблем, 25-летнее существование Арктического совета и его только что прошедшее заседание дают надежду, что хотя бы в ближайшие десять лет Арктическая зона будет оставаться зоной мира и эффективного сотрудничества всех не только чисто арктических, но и других держав, имеющих свои интересы на территории, в акватории и аэротории Арктики.

Понятно, что проблемы в арктическом бассейне обостряются из-за отсутствия четкого международного законодательства в части этого региона. Это и недостаточная определенность в географических границах приполярных стран, их исключительных экономических зон. Ведь если какому-либо арктическому государству удастся доказать, что определенная часть морского дна является продолжением его континентального шельфа, то в этом случае оно может претендовать на расширение своей исключительной экономической зоны. Это острые споры между странами о международном статусе СМП, о полномочиях тех или иных государств относительно этой морской транспортной магистрали и его маршрутов. Вопрос об интернализации СМП, однажды возникнув по инициативе ряда стран, уже никогда не будет снят с повестки дня. Как считают эти страны, СМП должен стать открытым для всего мирового сообщества

---

<sup>1</sup> *Ходаренок М.* Арктика под прицелом: почему Россию обвиняют в милитаризации // Газета.Ру. 2021. 23 мая. URL: <https://www.gazeta.ru/army/2021/05/22/13603418.shtml> (дата обращения: май 2021).

транспортным коридором, а не принадлежать только России под ее национальной юрисдикцией.

Четкого международного правового обоснования для решения этих вопросов пока нет, и это дает почву для обвинения России в том, что ее позиция противоречит принципам всеобщего международного использования арктических водных пространств.

Все это было прекрасно понятно членам Арктического совета, но все-таки они реализовали политическую волю своих государств во время последнего министерского заседания и вышли на консенсус в решении арктических проблем на ближайший десятилетний период.

\* \* \*

Итак, в этой главе приведена краткая характеристика принятых в России в последние годы важнейших документов по развитию АЗРФ, а также тех документов, которые принял международный Арктический совет на своем очередном юбилейном заседании 19–20 мая 2021 г., исполнение которых, конечно же, должно отразиться в самом положительном плане на развитии всего арктического бассейна в мире. Эта информация, демонстрирующая приемственность всех арктических стран в постановке и реализации основных стратегических целей и в своих национальных планах, и в общем сотрудничестве в арктической зоне мира, несмотря на ряд возникающих противоречий между ними, в целом показывает, что международная политика и практика в Арктике, основанная на мирном сотрудничестве, будет поддерживаться как минимум в течение ближайших десяти лет.

## **ГЛАВА 2. Предложения к концепции и основным направлениям председательства России в Арктическом совете в 2021–2023 гг.**

В связи с тем, что Россия заняла пост Председателя Арктического совета на ближайшие два года, рассмотрим некоторые предложения, которые были получены в результате исследований в последнее время по арктическим проблемам и которые могут быть использованы в дальнейшей работе по реализации стратегических инициатив, в том числе и в АЗРФ, в планах этого совета.

Прежде всего это касается концепции председательства РФ в Арктическом совете, в особенности – по проблеме устойчивого развития Арктики, которая в полной мере корреспондирует со Стратегическим планом развития Арктического совета до 2030 г.

Как известно, Рабочая группа по устойчивому развитию (SDWG), учрежденная в 1998 г., фокусируется на человеческом измерении Арктики. Ее *основными функциями являются интегрированные, комплексные действия* по защите и улучшению окружающей среды, экономики, социальных условий, здоровья и в целом жизнедеятельности коренных общин и жителей Арктики. Работа группы посвящена нескольким тематическим направлениям, что отражено в ее Стратегическом рамочном документе<sup>1</sup>. Их насчитывается более десятка, но хотелось бы обратить внимание на первое направление, а именно: «Экономические оценки: усилить анализ и совместный мониторинг экономических тенденций и деятельности в Арктике, включая укрепление устойчивого и разнообразного экономического развития, инвестиций и политики». В тесном взаимодействии с этим направлением действует и одна из двух экспертных групп, а именно – экспертная группа по социальным, экономическим и культурным вопросам<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Sustainable Development Working Group. 2021. URL: <https://arctic-council.org/en/about/working-groups/sdwg/> (дата обращения: май 2021).

<sup>2</sup> Там же.

Как видим, и это тематическое направление, и экспертная группа ориентированы на усиление *совместного международного мониторинга освоенческих процессов в Арктике в системе «политика – экономика – инвестиции»* и их тесной взаимосвязи с социальными и культурными вопросами. Но именно в реализации этого направления сегодня видны большие проблемы и провалы. Прежде всего, это касается, по нашему мнению, научного уточнения в определении *глобальной цели и связующих механизмов* в этом мониторинге, которых должны придерживаться все международные организации, созданные для обсуждения и выработки решений сложнейшего комплекса проблем в этом плане.

Несмотря на различные усилия ученых и специалистов в решении вопросов выделенных тематических направлений и связанных с их реализацией десятков проектов, вплоть до сегодняшнего дня так и не дано достаточно четкое определение понятия «устойчивое развитие», причем не только арктических территорий, но и вообще любых регионов и пространственных образований. Не вдаваясь в весьма ожесточенные дискуссии по поводу этого термина, можно сказать, что его суть вытекает из «Триединой концепции устойчивого развития», которая появилась в результате объединения трех основных подходов: экономического, социального и экологического (*рис. 2.1*).

Конечным результатом этой концепции, в каких бы терминах она не формулировалась, выступает *сохранение биологической жизни на Земле*, причем во всех ее проявлениях, и в первую очередь – в виде устойчивых и самоподдерживающихся *региональных биогеоценозов*, которые являются первичным «кирпичиком» так называемого *биоразнообразия*. И обеспечить исполнение этой концепции может только человек как высший элемент биоты, наделенный РАЗУМОМ.

Зададимся вопросом – а каков механизм реализации этой концепции, который объединит все ее элементы в единое целое? Ответ здесь однозначен – это *научно-технический прогресс в развитии человеческого сообщества*, постоянно подпитываемый совокупным разумом человека. Таков закон сохранения человеческой

жизни на Земле, раз уж на ней возникла человеческая популяция и ее выживание стало основным критерием существования людей в тесном единении с природой.



Рис. 2.1. Триединая концепция устойчивого развития

Источник: Журнал «Устойчивый бизнес». URL: <https://csrjournal.com/wp-content/uploads/2015/10/333.jpg> (дата обращения: февраль 2021).

Но действует ли подобный подход в процессах освоения арктических пространств? Создается впечатление, что за всеми подчас отвлеченными от реальности многочисленными действиями созданных международных организаций, скорее направленными на собственное выживание, постоянной «суетой» в военно-стратегической области правительств различных не только арктических, но и других стран, во все большей «про-правительственной» ориентации научных кругов, которые с повышенным энтузиазмом обслуживают интересы своих государств и бизнес-структур, а не интересы науки, связанные с арктическими проблемами, и другой подобной «активностью» просто забываются острые вопросы реальной жизни в этой огромной и важной части

мирового пространства. За всеми этими форумами, симпозиумами, многочасовыми докладами и многодневными обсуждениями и дискуссиями начинает просматриваться другая проблема, а, собственно, ради чего все это затевалось?

И именно в этом плане нужно сейчас провести серьезнейшую переоценку и экспертизу базовых научных основ, выступающих основным ориентиром действий мирового сообщества в части разумного использования и сохранения арктических пространств и их устойчивого существования, которые, судя по многим фактам, уже начинают забываться. Тем более, что с 1998 г., когда была создана SWDG и определены ее основные тематические направления, прошло уже более двух десятков лет. Все ускользящие процессы научно-технического прогресса и их внедрение во все сферы взаимодействия человека с природой должны обязательно подвергаться постоянной переоценке, и в первую очередь в таких проблемных регионах мира как Арктика.

Эти рассуждения вполне совпадают и со Стратегическим планом Арктического совета до 2030 г., в котором пятая цель формулируется: «Устойчивое экономическое развитие способствует сотрудничеству в области повышения его сбалансированности и разнообразия в подходах к развитию экономики в Арктике, содействию партнерства, обмену знаниями и информацией по инновационным, передовым и низкоэмиссионным технологиям в интересах повышения устойчивости жизнедеятельности всех жителей Арктики с особым акцентом на коренные народы»<sup>1</sup>.

Не претендуя на какие-то большие открытия в этой области, можно предложить свой вариант такого переосмысливания научных основ исследования и стратегического прогнозирования освоения арктических территорий, построенных на классической базовой триаде физической и общественной жизни на земле: «Природа – Человек – Общество». Этот подход в значительно степени направлен на реализацию того первого тематического направления

---

<sup>1</sup> Arctic Council Strategic Plan 2021 to 2030 / Arctic Council. 2021. 20 May. URL: <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/2601> (дата обращения: май 2021).

рабочей группы SWDG по экономическим оценкам, о котором шла речь выше. Он выдвигает в качестве цели и связующих механизмов между различными странами и регионами в решении данного комплекса проблем и их мониторинга *опережающее внедрение новейших достижений научно-технического прогресса в систему взаимоотношений между природой, человеком и обществом*, что должно позитивно отразиться на инновационной политике в целом, политике инвестиций в каждом регионе, на более четких взаимосвязях между экономической, социальной и культурной сферами и природно-экологическими процессами.

Эта триада «Природа – Человек – Общество» как неразрывно функционирующие и дополняющие друг друга объекты, имеющие сложнейшие системные прямые и обратные связи, отображена на рисунке 2.2 в виде трех кругов.

Еще раз подчеркнем, что в целом на рисунке 2.2 акцентируется внимание на необходимости значительного усиления влияния новейших научно-технических разработок и основанных на них прогнозах на вытекающие из этих новшеств социально-экономические преобразования и прогнозы, что для Арктики должно трактоваться как *незыблемый базовый принцип*. А именно – *принцип опережающего внедрения достижений НТП* в процессы освоения арктических территорий и акваторий мира, в том числе, конечно, и АЗРФ. Причем этот принцип должен пронизывать все международные, национальные, макрорегиональные и региональные структуры, имеющие отношение к арктическому бассейну. Ведь хорошо известно, что по уровню НТП арктические страны различаются довольно существенно, и Россия здесь занимает далеко не первое место. Как практически этот принцип согласованно реализовать на международном уровне в процессах освоения арктических пространств – это очень непростая задача, но сегодня приблизиться к его реализации можно только при помощи Арктического совета, который дает некоторые возможности в этом плане.

Именно поэтому на рисунке 2.2 выделяются три контура, соответствующие уровням реализации этого принципа.

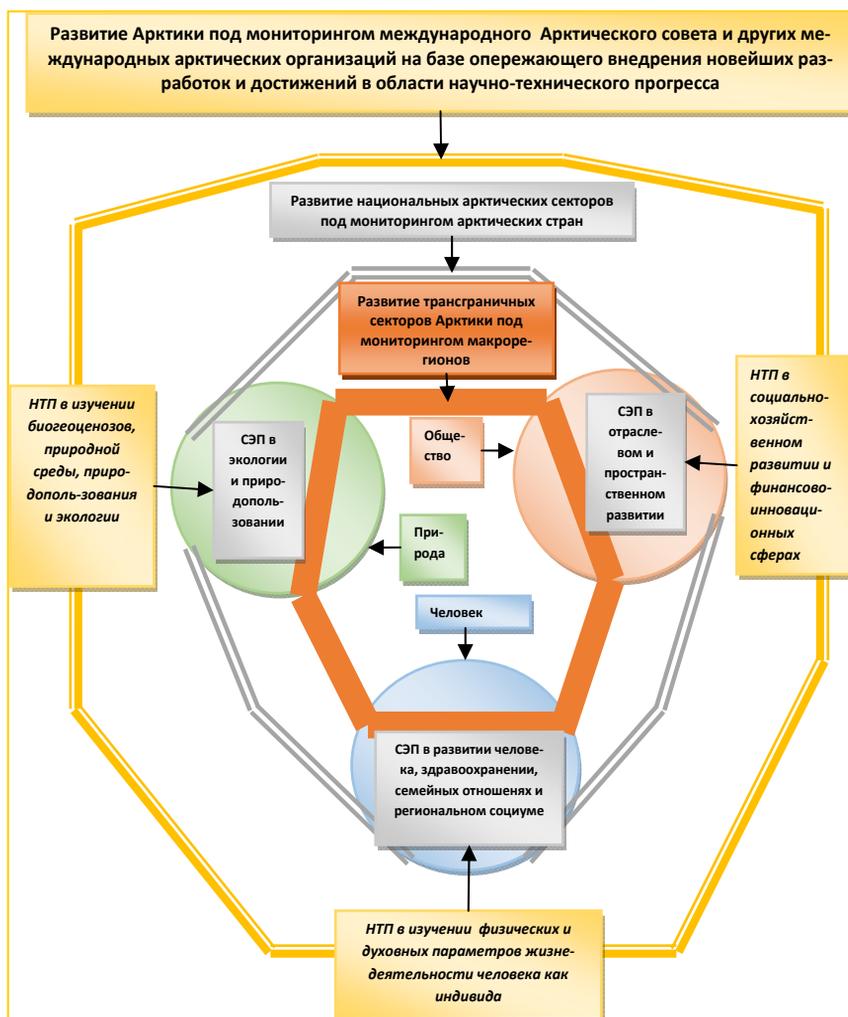


Рис. 2.2. Принципиальная трехконтурная схема предметного взаимодействия международных, национальных и макрорегиональных арктических структур

Источник: составлено автором.

Первый контур – *«Развитие Арктики под мониторингом международного Арктического совета и других международных арктических организаций на базе опережающего внедрения новейших разработок и достижений в области НТП»*, что вытекает из обобщения новейших тенденций и параметров мировых исследований по результатам фундаментальных естественных, технических и общественных наук (окрашен желтым цветом). Второй контур – *«Развитие национальных арктических секторов под мониторингом суверенных арктических стран»*, что вытекает из возможностей каждого государства во внедрении достижений НТП в свою хозяйственную практику (окрашен серым цветом). Третий контур – *«Развитие трансграничных секторов Арктики под мониторингом международных макрорегионов»*, что вытекает из объединенных усилий и возможностей этих сопредельных территорий использовать достижения технического прогресса на межрегиональном уровне (окрашен коричневым цветом).

Первый контур действует за пределами основных объектов базовой триады «Природа – Человек – Общество», так как он в плане конкретного мониторинга этих объектов является надструктурным политико-общественным образованием (Арктический совет и научные организации естественного, технического и общественного профиля). При этом он не выступает официальным органом суверенных стран Арктики и в настоящее время может давать только рекомендательные предложения.

Основным контуром является контур второй, который отражает развитие рассматриваемых трех объектов в мониторинге правительств суверенных арктических стран, обладающих всеми государственными полномочиями по принятию официальных решений. Именно второй контур охватывает базовые объекты целиком.

Третий контур, отражающий межрегиональные возможности влияния на трансграничные макрорегиональные образования, охватывает базовые объекты только частично в рамках тех полномочий, которые выделяются регионам высшими правительственными структурами каждого суверенного государства.

В рамках первого контура разрабатываются три глобальных

направления научно-технических оценок и прогнозов (НТП): 1) НТП по динамике процессов геобиоценозов, изменений в природной среде, по рациональному природопользованию и экологии в региональном разрезе в целом; 2) НТП по развитию хозяйственных отраслей, финансово-инновационных и социально-обеспечивающих структур применительно к тому или другому региону; 3) НТП по изучению человека как индивида, его здоровья, физических и духовных параметров его жизнедеятельности.

Каждому из этих глобальных научно-технических прогнозов (НТП) ставятся в соответствие социально-экономические прогнозы (СЭП), которые должны разрабатываться уже на базе национальных экономик в зависимости от их возможностей, а именно: 1) СЭП в области динамики природно-экологических и природопользовательских процессов; 2) СЭП в области отраслевого и пространственно-экономического развития; 3) СЭП в области развития человека как индивида, человеческой популяции в конкретном регионе и социально-ориентированного и социально-защищенного развития регионального социума.

Если подобный подход удастся реализовать, то в результате должно сформироваться *качественно новое пространственное образование в Арктике*, существенно отличающееся от оценки динамики его состояния, спрогнозированной на базе тех традиционных ретроспективных количественных оценок, которые строятся в настоящее время и которые практически сохраняют действующую структуру арктической зоны мира в интересах определенных государств, их регионов и предпринимательских групп. Это новое качество в системном плане будет выражаться в создании различного рода инфраструктурных мегапроектов глобальной направленности, интегрирующих и системообразующих (синтезирующих) формирований, их институтов и правил поведения. Они могут иметь как государственно-общественную, так и частнособственническую природу, но в любом случае должны представлять собой формы и механизмы хозяйственных взаимодействий и достаточно жестких правил поведения на мировых, макрорегиональных, национальных и региональных уровнях.

В качестве таких инфраструктурных мегапроектов должны выступать далеко не только такие часто упоминаемые проекты как развитие различного рода транспортных коммуникаций, энергетических систем, комплексных информационных баз данных и некоторых других. Их спектр гораздо более широкий и охватывает все сферы региональных пространственных образований. Их можно выявить при организации тесного сотрудничества научно-исследовательских организаций арктических стран, работа которых должна быть тесно согласована и направлена на разработку долгосрочных научно-прогнозных оценок инновационного развития территорий Арктики. В системе «Природа – Человек – Общество» условно можно выделить 11 таких сфер, по которым должно осуществляться сотрудничество научных и научно-образовательных учреждений (*табл. 2.1*).

*Таблица 2.1*

**Сферы структуризации и кооперации НИР институтов  
и учебных заведений мировой арктической зоны  
в целях долгосрочных научно-прогнозных оценок  
ее инновационного развития**

| Система<br>«Природа –<br>Человек –<br>Общество» | Структурированные сферы<br>долгосрочного научного<br>прогнозирования   | Области специализации<br>научных и образовательных<br>учреждения   |
|---|--|--|
| Природа   | <i>Космосфера</i><br>Прогнозы в области использования навигационно-космического обслуживания, различных видов мобильной и стационарной связи, функционирования Интернета, региональных, национальных и международных баз данных и информационных систем, исследования планетарных геосистем, космического наблюдения и мониторинга и др. | Космофизические исследования, аэрономия и астрофизика, навигационно-космические и информационные системы, охрана атмосферы, сохранение озонового слоя, изучение планетарных геосистем и их влияния на планету Земля, космическое наблюдение и навигационный мониторинг и др. |

| Система<br>«Природа –<br>Человек –<br>Общество» | Структурированные сферы<br>долгосрочного научного<br>прогнозирования  | Области специализации<br>научных и образовательных<br>учреждения  |
|---|---|---|
|   | <p><i>Геосфера</i><br/>Прогнозы в области геологического изучения и мониторинга состояния территории, акватории и азротории, запасов минерально-сырьевых и других абиотических ресурсов, климатических флуктуаций и прочих геологических процессов на территории и акватории макрорегиона и др.</p> <p><i>Биосфера</i><br/>Прогнозы в области изучения и мониторинга флоры и фауны, оценки биотических и рекреационных ресурсов, состояния биогеоценозов, среды обитания живых организмов, физико-биологических условий проживания человека как индивида и социальной общности, биологического консенсуса, продовольственной безопасности и др.</p> <p><i>Экологическая сфера</i><br/>Прогнозы в области совместного взаимодействия природы, человека и общества по всем известным науке современным параметрам</p> | <p>Геологические, океанологические и географические НИР, геофизика и тектоника, вулканология и сейсмология, физические характеристики отдельных геосфер и механизмы их взаимовлияний, геофизические исследования и др.</p> <p>Биологические исследования, биорганическая химия, биология моря, биосфера, биология человека, а также НИР в аграрной области по защите и выращиванию различных сельскохозяйственных культур, продовольственного обеспечения и др.</p> <p>Фундаментальные и прикладные экологические НИР по всей «технологической» цепочке взаимоотношений природной среды, человека и</p> |

| Система<br>«Природа –<br>Человек –<br>Общество» | Структурированные сферы<br>долгосрочного научного<br>прогнозирования  | Области специализации<br>научных и образовательных<br>учреждения   |
|---|---|--|
|   | жизнеобитания и жизнедеятельности, реализации экологических законов в совместном функционировании индивида, социальных и хозяйствующих субъектов и объектов, а также экологического контроля и экологического мониторинга хозяйственной и социальной деятельности на территориях конкретных макро- и микро-регионов, развития экологической инфраструктуры и др.  | социума применительно к данному макрорегиону, по биогеоценозам различного регионального уровня, взаимосвязи природно-экологических и научно-технических параметров, взаимодействию институциональных структур экологического профиля и др.   |
| Человек   | <p><i>Физиологическая сфера</i><br/>Прогнозы в области изучения человека, его здоровья и физических способностей к существованию и к выживанию в сегодняшних и будущих природно-экономических условиях Арктики, динамики его физиологических возможностей в настоящем и будущем, трудовых способностей человека как фактора формирования коллективных трудовых отношений и др.</p> <p><i>Духовная сфера</i><br/>Прогнозы в области прямых человеческих отношений по принципу «люди к людям»</p> | <p>НИР по медицине, физиологии человека, эпидемиологии и микробиологии, совершенствованию технических и организационных возможностей его оздоровления и поддержания здоровья, проблемам пришлого и коренного населения в северных, арктических и прочих регионах с тяжелыми условиями проживания и др.</p> <p>Исследования по созданию и поддержанию механизмов духовного воспитания насе-</p> |

| Система<br>«Природа –<br>Человек –<br>Общество» | Структурированные сферы<br>долгосрочного научного<br>прогнозирования   | Области специализации<br>научных и образовательных<br>учреждения  |
|---|--|---|
|   | (people to people) на территории макрорегиона, на национальном и международном уровне; укрепление регионального патриотизма на базе изучения национальных особенностей в области регионоведения, культуры и духовных «скреп» человеческих социумов в арктических условиях и др.  | ления, социального единства региональной общности, связей региона с национальными и международными общественными структурами, развитие культуры, познание и поддержание исторического наследия и др.  |
| Общество  | <p><i>Социосфера</i><br/>Прогнозы в социальной сфере в области изучения человека, его социального развития и формирования социальных и трудовых отношений для поддержания достаточно высоких социальных параметров и стандартов жизнеобеспечения населения в конкретных региональных и национальных условиях, развития социальной инфраструктуры, нормативного уровня жизнеобеспечения и др.</p> <p><i>Экономическая сфера</i><br/>Прогнозы для развития отраслей специализации, вспомогательных и обслуживающих отраслей, других видов хозяйственной дея-</p> | <p>НИР по социологическим проблемам, истории, археологии и этнографии, социально-экономическим проблемам регионального развития, по разработке стандартов жизнеобеспечения, социальной стратификации, уровня жизни и социального консенсуса и партнерства и др.</p> <p>Исследования экономико-географических и экономических проблем, анализ и синтез регионального развития, организация промыш-</p> |

| Система<br>«Природа –<br>Человек –<br>Общество» | Структурированные сферы<br>долгосрочного научного<br>прогнозирования   | Области специализации<br>научных и образовательных<br>учреждения  |
|---|--|---|
|   | <p>тельности, эффективного использования природных и трудовых ресурсов, аграрного и продовольственного сектора, транспортных коммерческих и социальных связей, прочих элементов экономического развития и инновационной деятельности, а также всех видов текущего, краткосрочного, среднесрочного и долгосрочного планирования и др.</p> <p><i>Техносфера</i><br/>Прогнозы в области НТП, внедрения новейших технико-технологических разработок и процессов, использования современных материалов и технических средств, передовых технологий и оборудования в производственных процессах, различных видах транспорта, вспомогательных и обслуживающих отраслях и др.</p> <p><i>Политическая сфера</i><br/>Прогнозы диалога макрорегиона с органами федеральной власти, регулирования межрегиональных и международных связей, заключе-</p> | <p>ленности и сельского хозяйства, транспорта и энергетики, вспомогательных и обслуживающих видов деятельности, сбалансированной и взаимосвязанной системы плановых проработок, экономического взаимодействия региона и федеральной системы и др.</p> <p>НИР по отраслевым проблемам НТП, физико-техническим проблемам, технологическим процессам управления, по материаловедению и металлургии, горному делу, внедрению передовых технологий, механизации и электрофикации отраслей промышленности, сельского хозяйства и других отраслей</p> <p>Исследование политических структур регионального управления, механизмов политического регулирования и консенсуса в конкретных</p> |

| Система<br>«Природа –<br>Человек –<br>Общество» | Структурированные сферы<br>долгосрочного научного<br>прогнозирования  | Области специализации<br>научных и образовательных<br>учреждения  |
|---|---|---|
|   | <p>ния различных двусторонних и многосторонних договоров, участия в национальных и международных организациях, укрепления обороноспособности и др.</p> <p><i>Институциональная сфера</i><br/>Прогнозы для текущего и перспективного управления всеми видами жизнедеятельности на территории, создания соответствующих управленческих институтов, подготовки различного рода нормативных актов и документов, механизмов регулирования бюджетных и межбюджетных отношений и др.</p> | <p>секторах экономики, финансов, сельского хозяйства, социального развития, рационального природопользования, межрегиональных и международных отношений и др.</p> <p>Исследование проблем институционализма, механизмов управления и регулирования регионального развития, нормирования процессов жизнедеятельности, осуществления документооборота, межведомственных отношений и их согласования и др.</p> |

*Источник:* составлено автором.

Жизнь человека как части биоты должна стать главной целью в развитии любого пространственного образования, что сейчас в период повальной вирусной пандемии от COVID-19 стало абсолютно ясно. Это вирусное «нашествие» резко сменило акцент в критериальном подходе, *переместив его в область обеспечения жизнестойкости на планете.* Важно не повальное увлечение «рынком», прибылями и личным обогащением так называемой «элиты» человеческого сообщества, на совести которой все кризисные ситуации и кровопролитные войны в жизни людей. Это только промежуточный и подчас разрушающий элемент человеческой жизни. Необходи-

димо резкое смещение фокуса внимания на обеспечение качества и сохранения жизни населения планеты, начиная с каждого индивида и заканчивая крупными популяциями и сообществами людей в мире. Понятно, что эти процессы тесно связаны, прежде всего, с сохранением в целом всех биотических элементов природы, не угрожающих, конечно, человеческой жизни.

Построенные на данном подходе системные исследования, оценки и прогнозы в более адекватной степени будут отображать реальные процессы в перспективном развитии изучаемого мегарегиона, в данном случае – арктического бассейна. Они будут направлены на прогнозирование конечных результатов функционирования исследуемых пространственных образований, а именно – рационального природопользования с учетом научно определенных ограничений экологического плана и требований в уровнях обеспеченности жизнедеятельности как коренного, так и пришлого населения Арктики. Чисто экономические процессы здесь, конечно, очень важны, но их результаты будут выступать в качестве промежуточных, а не финальных. Еще раз подчеркнем, что *важнейшим звеном здесь становится научное изучение передовых технологий, прогнозирование их использования в хозяйственной практике и выработка на этой основе направлений инновационной политики и ее реализации*, что сейчас, как видно, в системе освоенческих процессов стоит на втором плане, так как в основном они ориентированы на быструю и часто разрушительную «рыночную» отдачу вложенных средств для конкретных владельцев капитала, а не в общественных целях. Будут ли национальные государственные суверены и их «бизнес-элиты» прислушиваться к этим рекомендациям или нет – это большая проблема, но в любом случае научный подход к ее решению должен развиваться и поддерживаться.

### **О координации международных организаций северо-арктических регионов**

И еще на одну проблему хотелось бы обратить внимание в рамках председательства России в Арктическом совете – на координацию различного рода и ранга международных организаций в

арктическом бассейне, что связано с поручением созданному российскому оргкомитету по представлению предложений *по созданию временных рабочих групп* для решения вопросов, относящихся к его компетенции<sup>1</sup>.

Вопросы развития и укрепления международных связей северо-арктических стран и регионов мира в целях устойчивого роста их социально-экономического потенциала и поддержания экологического баланса в этой зоне всегда стояли в повестке дня мирового сообщества, в том числе и России<sup>2</sup>.

Большое значение изучению арктических проблем придается в России<sup>3</sup>. Это еще раз подтверждается целым рядом стратегиче-

---

<sup>1</sup> Краснопольский Б.Х. Регион Тихоокеанской Арктики и Берингова пролива: трансграничная кооперация в хозяйственном освоении и решении природно-экологических проблем // Проблемы обеспечения экологической безопасности и устойчивое развитие арктических территорий: сб. мат-лов (24–28 июня 2019 г., Архангельск). Архангельск. 2019. С. 547–552.

<sup>2</sup> Журавель В.П. Арктика в 2019 году: международный и национальный аспекты (вопросы международного сотрудничества и безопасности) // Арктика и Север. 2020. № 38. С. 105–122. <https://dx.doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.38.105>; Коньшев В., Сергунин А. Российско-американские отношения в Арктике: сотрудничество или соперничество? // Мировая экономика и международные отношения. 2018. Т. 62. № 9. С. 103–111. <https://dx.doi.org/10.20542/0131-2227-2018-62-9-103-111>; Heininen L. Circumpolar International Relations and Geopolitics // Arctic Human Development Report. Akureyri: Stefansson Arctic Institute, 2007. Pp. 207–225.

<sup>3</sup> Арктика: стратегия развития / под общ. ред. С.А. Липиной, О.О. Смирновой, Е.В. Кудряшовой; Сев. (Арктич.) федер. ун-т им. М.В. Ломоносова. Архангельск: САФУ, 2019. 338 с.; Арктическое пространство России в XXI веке: факторы развития, организация управления / под ред. акад. В.В. Ивантера. СПб.: «Наука», 2016. 1016 с.; Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Российская Арктика сегодня: содержательные новации и правовые коллизии // Экономика региона. 2018. Т. 14. Вып. 4. С. 1117–1130. <https://dx.doi.org/10.17059/2018-4-5>; Социально-экономическая проблематика Российской Арктики в исследованиях институтов Российской академии наук: история, современность, перспективы / под общ. ред. Б.Н. Порфирьева. М.: Научный консультант, 2018. 802 с.; Tatarkin A.I., Loginov V.G., Zakharchuk E.A. Socioeconomic Problems in Development of the Russian Arctic Zone // Herald of the Russian Academy of Sciences. 2017. Vol. 87. Pp. 12–21. <https://dx.doi.org/10.1134/S101933161701004X>

ских документов, принятых в последние два года и о которых речь шла выше, в том числе указом Президента РФ «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2035 года»<sup>1</sup>. Два первых пункта из статьи 16 этого указа есть смысл процитировать здесь полностью, так как они имеют самое непосредственное отношение к теме данной главы, а именно:

«16. Основными задачами в сфере развития международного сотрудничества являются:

а) укрепление добрососедских отношений с арктическими государствами на двусторонней основе и в рамках многосторонних региональных форматов сотрудничества, в том числе Арктического совета, прибрежной арктической «пятерки» и Совета Баренцева / Евроарктического региона, наращивание международного экономического, научно-технологического, культурного и приграничного сотрудничества, а также взаимодействия в области исследования глобальных климатических изменений, охраны окружающей среды и эффективного освоения природных ресурсов с соблюдением высоких экологических стандартов;

б) закрепление за Арктическим советом роли ключевого регионального объединения, координирующего международную деятельность в регионе»<sup>2</sup>.

К сегодняшнему дню система основных международных площадок высшего государственного и регионального уровней для обсуждения и нахождения путей решения весьма важных вопросов освоения и развития северо-арктических пространств нашей планеты претерпевает определенные изменения. Эти процессы активно обсуждаются в последнее время на различных форумах, конференциях и симпозиумах в мире. Они показали, насколько сложными являются вопросы межгосударственной и межрегиональной координации совместных усилий северо-арктических стран и регионов

---

<sup>1</sup> Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2035 года: указ Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164. URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/f8ZpjhpAaQ0WB1zjywN04OgKi1mAvaM.pdf> (дата обращения: май 2020).

<sup>2</sup> Там же.

в целях решения действительно приоритетных и важных для всего человечества проблем.

И здесь, конечно, важна роль международного Арктического совета, который является ведущим межправительственным форумом, неким, как его иногда называют, «Арктическим парламентом», содействующим сотрудничеству, координации и взаимодействию между арктическими государствами, коренными общинами и остальными жителями Арктики в связи с решением общих арктических проблем<sup>1</sup>. В совет входят восемь циркумполярных стран – Россия, США, Канада, Норвегия, Дания (Гренландия), Финляндия, Швеция, Исландия, в его рамках действуют шесть рабочих групп. Также в состав совета входят несколько экспертных и целевых (*Task Forces*) групп. Результативность их деятельности в конкретных областях весьма высокая. Данный совет является межправительственной площадкой высшего государственного ранга.

Вместе с тем в последние годы весьма активизировалась деятельность северо-арктических территорий макрорегионального и регионального уровней, а также органов местного самоуправления. Их объединения включают в свою работу не только региональных представителей циркумполярных стран, но и ряда стран, не входящих непосредственно в Арктическую зону мира, но имеющих существенный политико-экономический интерес к развитию арктического бассейна. Это такие, например, давно и активно действующие организации как прекрасно зарекомендовавшие себя Совет Баренцева / Евроарктического региона (СБЕР), упоминавшийся выше в правительственном Указе, а также Северный Форум, в деятельности которых участвуют административные органы регионов северо-арктических стран мира.

И Арктический совет, и каждая из существующих в настоящее время макрорегиональных организаций северо-арктических стран имеют свои рабочие группы, которых в общей сложности насчитывается сейчас более четырех десятков. Что касается Арктического

---

<sup>1</sup> Арктический совет. 2021. URL: [arctic-council.org/ru](http://arctic-council.org/ru) (дата обращения: май 2020).

совета, то он по логике своего создания должен быть ориентирован на обсуждение арктических проблем глобального уровня, в то время как региональные организации – на проработку вопросов развития конкретных макрорегиональных объединений. Но все эти проблемы невозможно решать без достаточно четкой координации деятельности всех этих организаций, без учета общих закономерностей развития природы, человека и общества в Арктике, которые выходят далеко за рамки частных проблем каждого макрорегионального объединения. И эти процессы координации должны, видимо, находится под эгидой международного Арктического совета и многих других специализированных международных организаций и должны задавать главный вектор, придерживаться которого необходимо и макрорегиональным, и региональным объединениям.

В настоящее время, к сожалению, не существует четких механизмов и инструментов взаимодействия международных межправительственных, макрорегиональных и региональных северарктических форумов и объединений. В особенности это касается региональных структур. Они в своей практической деятельности действуют разрозненно, подчас противоречат друг другу, делают попытки извлечь из своей деятельности какие-либо особые преференции для своих объединений, не соблюдая при этом основных ведущих принципов и закономерностей развития арктической зоны мира как единого целого пространственного образования, имеющего весьма специфические природно-экологические и социально-экономические особенности.

Проблемы координации деятельности межправительственных и межрегиональных форумов должны находиться в сфере работы их секретариатов. Но работа секретариатов (кстати, их численный состав очень небольшой) направлена в основном на решение текущих организационных вопросов этих организаций. Они просто не в состоянии проводить какие-либо стратегические оценки и разработки по совершенствованию методики и инструментария их взаимодействия.

Именно в этой связи возникает необходимость значительного усиления роли Арктического совета в координационных

взаимосвязях между всеми созданными и создающимися международными структурами северо-арктических стран и регионов, что, видимо, связано с организацией временной специализированной группы этого совета. Именно она должна проработать и предложить достаточно четкую и научно-обоснованную методику, механизмы и инструментарий координации деятельности всех этих форумов и объединений, целью которой является решение как глобальных, так и региональных приоритетных проблем Арктики, причем, по-возможности, с минимальными затратами для общества.

О каких макрорегиональных организациях северо-арктических регионов, прежде всего, должна идти речь?

**Северный форум.** Развитие международных связей северо-арктических регионов в последние десятилетия тесно связано с созданием Северного форума – международной неполитической организации северо-арктических регионов мира. В 2021 г. этой организации исполняется 30 лет. Она вносит существенный вклад в развитие межрегиональной международной кооперации северо-арктических территорий мира. Сегодня Северный Форум выступает в качестве наблюдателя при Арктическом совете.

Напомним, что Северный форум был создан в ноябре 1991 г. в г. Анкоридж, штат Аляска, США на международной конференции «Сотрудничество в меняющемся мире». Его «отцом-основателем» по праву можно считать губернатора штата Аляска Уолтера Дж. Хикла (Wally J. Nickel), бизнесмена, государственного и общественного деятеля, который дважды в периоды 1966–1969 и 1990–1994 гг. занимал пост руководителя администрации штата<sup>1</sup>. При его жизни эта организация достигла максимума своего развития.

---

<sup>1</sup> Выступление Уолтера Дж. Хикла на заседании Общественной палаты Российской Федерации 23 марта 2006 г. приведено в *Приложении 1*, так как оно в кратком виде представляет фундаментальные конституционные основы не только жизнеобустройства штата Аляска, как трансграничного региона России в секторе Тихоокеанской Арктики, но и дает конкретные базовые ориентиры для совершенствования освоенческих процессов во всей мировой Арктике.

В 1995 г. она включала 24 региона, причем не только северо-арктической зоны, но и ряд территорий стран, не входящих в арктическую зону мира, но имеющих политико-экономические интересы в арктическом бассейне.

На сегодняшний день в состав Северного форума входит 14 регионов, из них 10 – это северо-арктические субъекты РФ, и 4 – зарубежные территории<sup>1</sup>. Форум имеет более двух десятков рабочих групп по различным важным для северо-арктической зоны мира отраслевым проблемам, природно-экологического и социально-экономического характера.

К сожалению, число участников Северного форума по сравнению с 1995 г. сократилось на 10 территорий. Очень важно, что вышедшие из состава форума регионы являлись в свое время активными инициаторами в создании этой организации. Их выход существенно сокращает ее возможности как влиятельной международной структуры. Это территории Канады, Норвегии, Швеции, Японии, Китая, Монголии, а также 4 российские территории. Сюда включаются и регионы стран, входящих в Арктический совет, и стран Европейской зоны и Северо-Восточной Азии, которые могут представлять источник больших объемов встречных грузоперевозок по Северному морскому пути в европейско-азиатском направлении, что очень важно для России.

Это сокращение состава форума в основном, видимо, связано с отрицательной ролью введения всевозможных санкций ряда стран, в том числе арктических, по отношению к России. Но в числе этих причин можно назвать и недостаточное внимание к деятельности форума международного Арктического совета, который, скорее всего, не влиял в нужной степени на нейтрализацию этих санкций хотя бы в зоне мировой Арктики, не поддерживал достаточно активно работу различных макрорегиональных организаций, даже не смотря на то, что они входят в состав его наблюдателей. Сейчас функции поддержки вообще не входит в сферу деятельности совета. Должен он это делать или нет – это отдельный дискуссионный во-

---

<sup>1</sup> Северный форум. URL: <https://www.northernforum.org/ru/> (дата обращения: май 2020).

прос, на который, по мнению автора, должен быть положительный ответ – да, должен. Кстати, этот ответ корреспондирует и с вышеупомянутым пунктом указа Президента РФ, в котором предлагается закрепление за Арктическим советом роли ключевого объединения северо-арктических стран и регионов, координирующего международную деятельность во всем арктическом бассейне.

**Совет Баренцева / Евроарктического региона (СБЕР).** Еще одной очень важной и успешно функционирующей макрорегиональной организацией в европейской части арктической зоны мира является Совет Баренцева / Евроарктического региона (СБЕР).

СБЕР – это важная площадка международного сотрудничества, ведь Баренцев регион – это самый густонаселенный и наиболее экономически развитый район Арктики, который обладает богатой ресурсной и научно-инновационной базой<sup>1</sup>. Очень важно, что опыт трансграничной кооперации северо-арктических регионов здесь практически не имеет аналогов<sup>2</sup>. С момента создания в 1993 г. СБЕР заслуженно утвердился в качестве авторитетной межгосударственной структуры, играющей важную роль в сохранении севера Европы в качестве зоны стабильности и добрососедства.

В рамках СБЕР осуществляют сотрудничество 14 регионов, которые входят в состав четырех арктических стран – Швеции, Норвегии, Финляндии и России. Также действует институт муниципальных образований – городов-побратимов. Главный исполнительный орган, принимающий решение, это Министерская встреча, которая проходит каждые два года. СБЕР имеет 14 рабочих групп, которые являются основой для проведения основных мероприятий по кооперации входящих в эту организацию регионов по различным

---

<sup>1</sup> Орлов И., Корчунов Н., Вассвик Р., Иванов С. Talking Barents: перспективы и форматы сотрудничества / Росконгресс. 2019. 10 апреля. URL: <https://roscongress.org/sessions/iaf-2019-talking-barents-perspektivy-i-formaty-sotrudnichestva/discussion/> (дата обращения: апрель 2021).

<sup>2</sup> Интервью Посла по особым поручениям МИД России Н.В. Корчунова / Министерство иностранных дел Российской Федерации. 2019. 29 ноября. URL: [https://www.mid.ru/arkticskij-sovet/-/asset\\_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/3925387](https://www.mid.ru/arkticskij-sovet/-/asset_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/3925387) (дата обращения: апрель 2021).

направлениям природно-экологического и социально-экономического развития<sup>1</sup>.

Участниками СБЕР отмечается, что зачастую эта организация воспринимается «как младший брат Арктического совета». Они считают, что обе эти организации должны дополнять друг друга (такой же точки зрения придерживается и автор данной главы). Здесь естественно возникает вопрос, – а каким образом и кто разрабатывает и предложит методiku обеспечения взаимодополнения и взаимодействия Арктического совета и Совета Баренцева / Евро-арктического региона?

Также подчеркивается, что все чаще СБЕР сталкивается с новыми глобальными вызовами и угрозами, которые носят не только местный трансграничный, но и общезональный характер: нарастание климатических изменений, нарушение границ, незаконная миграция, увеличение объема добычи природных ресурсов, усиление промышленного давления на экологическую среду и иные риски. Важно в этой связи продолжить работу по выработке механизма коллективного реагирования на подобные вызовы. Но еще раз подчеркнем, что этот механизм и соответствующий инструментарий могут быть созданы и реализованы только при тесном взаимодействии с Арктическим советом, который должен отвечать не только за решение глобальных проблем всей зоны мировой Арктики, но и решение проблем и развития организаций макрорегионального уровня, одной из которых является СБЕР.

**Совет Берингова / Тихоокеанско-арктического региона (СБТР).** В последние два года обсуждается весьма перспективный проект по формированию трансграничного российско-американского Совета Берингова / Тихоокеанско-арктического региона (СБТР)<sup>2</sup>. Этот проект представляет собой довольно высокий

---

<sup>1</sup> Varents Euro-Arctic Cooperation. 2021. URL: <https://www.barentscooperation.org/en> (дата обращения: апрель 2021).

<sup>2</sup> *Вороненко А.Л., Краснопольский Б.Х., Фуз П.* Совет Берингова / Северо-Арктического тихоокеанского региона: инициативная рабочая группа // *Пространственная экономика*. 2019. Т. 15. № 3. С. 186–190. <https://dx.doi.org/10.14530/se.2019.3.186-190>

интерес для многих стран и регионов не только северной части Тихоокеанского бассейна, но и европейской части зоны Севера и Арктики, а также Северо-Восточной Азии. Проблемам Дальневосточной и Тихоокеанской Арктики, а также проекту по созданию СБТР посвящен ряд публикаций Института экономических исследований ДВО РАН<sup>1</sup>, который выступил в качестве инициатора обсуждения проекта в 2019 г. на двух весьма крупных международных заветаниях ученых и специалистов в области изучения мирового арктического бассейна.

Первое совещание – 24 заседание Российско-американского тихоокеанского партнерства (РАТОП), прошедшее в конце июня 2019 г. в г. Хабаровске<sup>2</sup>. На этом заседании была создана инициативная рабочая группа, которой было поручено проработать данный вопрос, попытаться собрать воедино все имеющиеся на сегодняшний день научно-прикладные обоснования по возможности и целесообразности создания СБТР и разработать проекты первичных документов. В состав этой группы распоряжением Дерека Норберга (*Derek Norberg*), исполнительного директора РАТОП, Президента Совета по отношениям США – Россия был включен автор данной главы как координатор с российской стороны.

Второе совещание – IX Международный форум «Арктика: настоящее и будущее» Ассоциации полярников (АСПОЛ), который

---

<sup>1</sup> Краснопольский Б.Х. Регион Тихоокеанской Арктики и Берингова пролива: трансграничная кооперация в хозяйственном освоении и решении природно-экологических проблем // Проблемы обеспечения экологической безопасности и устойчивое развитие арктических территорий: сб. мат-лов (24–28 июня 2019 г., Архангельск). Архангельск. 2019. С. 547–552; Минакир П.А., Прокапало О.М. Экономика Дальнего Востока России: состояние и перспективы // Регионалистика. 2017. Т. 4. № 3. С. 48–56. <https://dx.doi.org/10.14530/reg.2017.3>; Минакир П.А., Краснопольский Б.Х., Леонов С.Н. Исследования по проблемам развития Дальневосточной Арктики: экономические аспекты // Регионалистика. 2016. Т. 3. № 4. С. 6–19. <https://dx.doi.org/10.14530/reg.2016.4>

<sup>2</sup> Совет по отношениям США – Россия. URL: <http://www.usrussia.org/home-russian> (дата обращения: апрель 2021).

состоялся 5–7 декабря 2019 г. в Санкт-Петербурге<sup>1</sup>. Вопросам создания СБТР была посвящена специальная сессия «Перспективы российско-американского сотрудничества в Беринговом регионе», в организацию которой огромный вклад внес Н.В. Корчунов, посол по особым поручениям МИД РФ<sup>2</sup>.

Модератором этой сессии выступил Погодаев М.А., заместитель министра по развитию Арктики и делам народов Севера Республики Саха (Якутия). Участниками дискуссии, выступившими со своими докладами, были Корчунов Н.В., посол по особым поручениям МИД России, Старшее должностное лицо России в международном Арктическом Совете; Краснопольский Б.Х., главный научный сотрудник ИЭИ ДВО РАН; Криворотов А.К., член Экспертного совета Российско-норвежского научно-образовательного консорциума в области международного энергетического бизнеса, член некоммерческой организации Российского совета по международным делам; Отке А.И., член комитета по социальной политике Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, президент Ассоциации коренных народов Чукотки; Фус П., почетный Президент совета директоров Морской биржи штата Аляска (США).

Повышение внимания к Берингову региону и Тихоокеанской Арктике объясняется следующим.

Как это вытекает из природно-географических реалий, мировой Арктический бассейн опирается в своем развитии на два его «опорных» сектора на стыках с Атлантическим и Тихоокеанским бассейнами. Процессы, происходящие в этих «опорных» зонах в части воздействия на развитие всего Арктического бассейна, имеют уже четко установившееся в природе планеты достаточно равновес-

---

<sup>1</sup> Арктика: настоящее и будущее / IX Международный форум (2–3 декабря 2021, Санкт-Петербург). URL: <http://www.forumarctic.com/conf2019/> (дата обращения: апрель 2021).

<sup>2</sup> Итоговая общественная резолюция по вопросам социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации, сформированная по итогам IX Международного форума «Арктика: настоящее и будущее» приведена в *Приложении 2*.

ное географическое и экологическое влияние. Оказывают эти «опорные» сектора и весьма существенное влияние на социально-экономическое развитие прибрежных арктических территорий, обеспечение жизнедеятельности как коренного, так и пришлого населения, развитие морских грузоперевозок по трассе Северного морского пути и др.

Но мировое сообщество не уделяет в равной мере этим установившимся пропорциям и процессам одинакового внимания.

В частности, что касается Атлантического сектора, то здесь в международном плане, как было показано выше, создан весьма эффективно работающий Совет Баренцева / Евроарктического региона (СБЕР)<sup>1</sup>.

Что касается Тихоокеанского сектора, то подобных международных структур здесь не создано вообще, хотя проблемный уровень этого весьма перспективного «перекрестка» Тихого и Северного Ледовитого океанов на стыке Евразийского и Северо-Американского континентов не ниже, чем «перекрестка» Атлантического океана и Арктического бассейна<sup>2</sup>.

Решение вопроса о создании нового Совета Берингова / Тихоокеанско-арктического региона (СБТР) устранил этот ошибочный «перекосяк» во внимании мирового сообщества к этим секторам, что даст возможность установить постоянно действующие рабочие контакты и обмен информацией между этими макрорегиональными советами (СБЕР и СБТР), которые выступают «форпостами» АЗРФ на ее Западе и Востоке. Также это позволит организовать более четкое их согласованное и сбалансированное взаимодействие с международным Арктическим советом и другими уже созданными международными арктическими организациями. Северный форум в данном

---

<sup>1</sup> *Vylegzhanin A.N., Berkman P.A., Young O.R.* Governing the Barents Sea Region: Current Status, Emerging Issues, and Future Options // *Ocean Development & International Law*. 2017. Vol. 49. Issue 1. Pp. 52–78. <https://doi.org/10.1080/00908320.2017.1365545>

<sup>2</sup> *Berkman P.A., Vylegzhanin A.N., Young O.R.* Governing the Bering Strait Region: Current Status, Emerging Issues and Future Options // *Ocean Development & International Law*. 2016. Vol. 47. Issue 2. Pp. 186–217. <https://doi.org/10.1080/00908320.2016.1159091>

случае может выступать в качестве некоего «мостика» между СБЕР и СБТР, обеспечивая постоянно действующий механизм согласования и координации их действий на макрорегиональном уровне.

В этом отношении представляется перспективным обратиться к опыту создания и функционирования целевых групп Арктического совета, которые создаются на временной основе для проработки вопросов о решении той или другой проблемы в освоении арктического пространства.

### **Целевая группа Арктического совета**

Конечно, любые преобразования в системе взаимодействий северо-арктических регионов мира имеют свои «подводные камни» и свои проблемы. Это, прежде всего, определенные политико-экономические противоречия между арктическими государствами, выражающимися в усилении военной конфронтации между ними, а также всевозможные необоснованные санкционные претензии. В особенности это касается международных отношений между Россией и США, в частности – в Беринговом регионе и секторе Тихоокеанской Арктики, где эти крупнейшие арктические страны являются приграничными. Весьма агрессивная внешнеэкономическая политика США хорошо в мире известна, в том числе и в арктическом бассейне.

Понимая всю сложность взаимоотношений обеих стран в настоящее время, необходимо проблему создания российско-американского Совета Берингова / Тихоокеанско-арктического региона (СБТР) вывести на более высокий уровень обсуждения в международном сообществе ученых и специалистов. В любом случае нужно пытаться установить в этом секторе мировой Арктики добрососедские и взаимовыгодные трансграничные связи в интересах обоих государств. Американские ученые и специалисты, в особенности из штата Аляска, прекрасно понимают роль российских исследователей в решении различных проблем и всей зоны мировой Арктики, и Берингова / Тихоокеанского региона в трансграничном секторе России и США на стыке Евразийского и Северо-Американского континентов. Они постоянно подчеркивают в своих

работах необходимость установления достаточно тесной координации исследований и практической деятельности между нашими странами в арктической зоне и ее регионах<sup>1</sup>.

Но тут снова возникает вопрос – как будет дальше продвигаться проработка проблем более четкой координации между северо-арктическими регионами, в том числе и по продвижению инициативы по созданию СБТР? Кто именно, какая структура будет этим заниматься, работать с более конкретными доказательствами необходимости и целесообразности реализации этих идей, с составлением необходимых первичных документов по механизмам организации, по привлечению к деятельности заинтересованных региональных и федеральных ведомств и общественных организаций обеих стран и т. д. Для этих целей необходимо структура, желательно действующая под эгидой Арктического совета, которая возьмет на себя реализацию этих инициатив.

И здесь возникает следующее предложение.

Арктический совет в своем составе имеет шесть постоянных рабочих групп, и все эти группы направлены на решение весьма важных для арктического бассейна проблем развития различных отраслевых секторов. В числе экспертных групп при Арктическом совете с 2015 г. по настоящее время действует только одна группа – «*Black Carbon and Methane Expert Group*», задача которой периодически оценивать ход реализации Рамочной программы Арктического совета по действиям по черному углероду и метану. Как видно, в числе

---

<sup>1</sup> Alaska and the New Maritime Arctic. A Report to the State of Alaska Department of Commerce, Community and Economic Development / School of Natural Resources and Extension; University of Alaska Fairbanks. 2015. URL: <https://www.commerce.alaska.gov/web/Portals/6/pub/Alaska%20and%20the%20New%20Maritime%20Arctic.pdf> (дата обращения: май 2020); Understanding the Arctic as a System / International Arctic Research Center; University of Alaska. 2019. URL: [https://uaf-iarc.org/wp-content/uploads/2019/11/2019-annual-report\\_IARC-FINAL-WEB.pdf](https://uaf-iarc.org/wp-content/uploads/2019/11/2019-annual-report_IARC-FINAL-WEB.pdf) (дата обращения: май 2020); Woodgate R., Peralta-Ferriz C. The Pacific Gateway to the Arctic: Recent Change in the Bering Strait – Observations, Driving and Implications / University of Washington. 2018. URL: [psc.apl.washington.edu/HLD/Bstrait/Woodgate\\_BeringStrait\\_ASOF\\_Apr2018Final.pdf](https://psc.apl.washington.edu/HLD/Bstrait/Woodgate_BeringStrait_ASOF_Apr2018Final.pdf) (дата обращения: апрель 2020).

перечисленных групп нет какой-либо структуры, которая занималась бы совершенствованием деятельности Арктического совета в части координации его сотрудничества с макрорегиональными и региональными объединениями северо-арктических территорий.

Но в Арктическом совете есть так называемые целевые группы, которые на совещаниях министров стран-участников назначаются для работы над конкретными вопросами в течение ограниченного периода времени, оставаясь активными до получения желаемых результатов. В работе целевых групп принимают участие эксперты рабочих групп и представители арктических государств. В настоящее время действующих целевых групп при совете не существует. Ранее созданные целевые группы завершили свою работу и больше не функционируют.

И именно группы этой категории могут представлять интерес в контексте создания новой структуры.

Конечно, вопрос о расширении самого состава государств-участников Арктического совета не стоит на повестке дня ни сегодня, ни в будущем. Состав арктических стран, которые входят в него, определяется природой, и он не подвергается обсуждению. Что касается всех других заинтересованных государств, то список стран-наблюдателей для них открыт. В состав наблюдателей входят и представители коренных малочисленных народов Севера. Все они также имеют возможность участвовать в различных проектах и инициативах, реализующихся в Арктическом совете.

Но как раз эта, достаточно сложная системная ситуация в структуре и деятельности Арктического совета, которая постоянно меняется во времени и пространстве, выступает доказательством того, что совет должен иметь какую-либо постоянно действующую методику по совершенствованию координации своей деятельности с региональными объединениями.

Именно в этих целях и предлагается создать *временную целевую рабочую группу*, на которую будет возложено исполнение этой задачи. Такая методика должна быть разработана и предложена для ее использования в практическом плане для координации деятельности Арктического совета с макрорегиональными объединениями

территорий северо-арктических стран, в частности – с Северным форумом, Советом Баренцева / Евроарктического региона и вновь создаваемым Советом Берингова / Тихоокеанско-арктического региона. Доработка проекта по СБТР также должна быть возложена на данную целевую группу, так как вновь создаваемый российско-американский совет должен войти органической частью в систему макрорегиональных форумов и объединений в зоне Арктики.

Целевая рабочая группа будет опираться в своей деятельности на новейшие достижения науки и техники, на результаты исследовательских разработок научных подразделений своих стран и привлечение ведущих ученых и специалистов в области арктических исследований, на внедрение наилучших практик в реализации проектов развития Арктики и т. д.

Ее задачей будет взять все наилучшее в международном опыте освоения арктических пространств и предложить специальные механизмы и инструментарий постоянных координационных прямых и обратных связей между Арктическим советом и макрорегиональными организациями северо-арктических регионов. Так что все эти организации, а не только СБЕР, могут рассматриваться как его «младшие братья», за судьбу которых он должен нести ответственность.

По мере завершения своей работы целевая группа прекратит свое существование, передав разработанную ею методику и соответствующий инструментарий для постоянного использования в Арктический совет и межрегиональные форумы, объединения и организации.

Свои функции целевая рабочая группа по разработке методики координации деятельности Арктического совета будет реализовывать через постоянные контакты с рабочими группами всех крупных межрегиональных форумов и объединений, разрабатывая инструментарий этой координации для целенаправленности их усилий на решение приоритетных проблем Севера и Арктики. Здесь речь ни в коем случае не идет о каких-то «насильственных» действиях в контактах с региональными структурами, о прямом вмешательстве в их деятельность. Речь идет только о совещательных,

разъяснительных и координирующих действиях в интересах не только отдельных регионов, но и всего северо-арктического бассейна как единого пространственного образования.

Принципиальная схема взаимодействий создаваемой целевой группы с этими региональными объединениями для решения ее задач может выглядеть следующим образом (рис. 2.3).

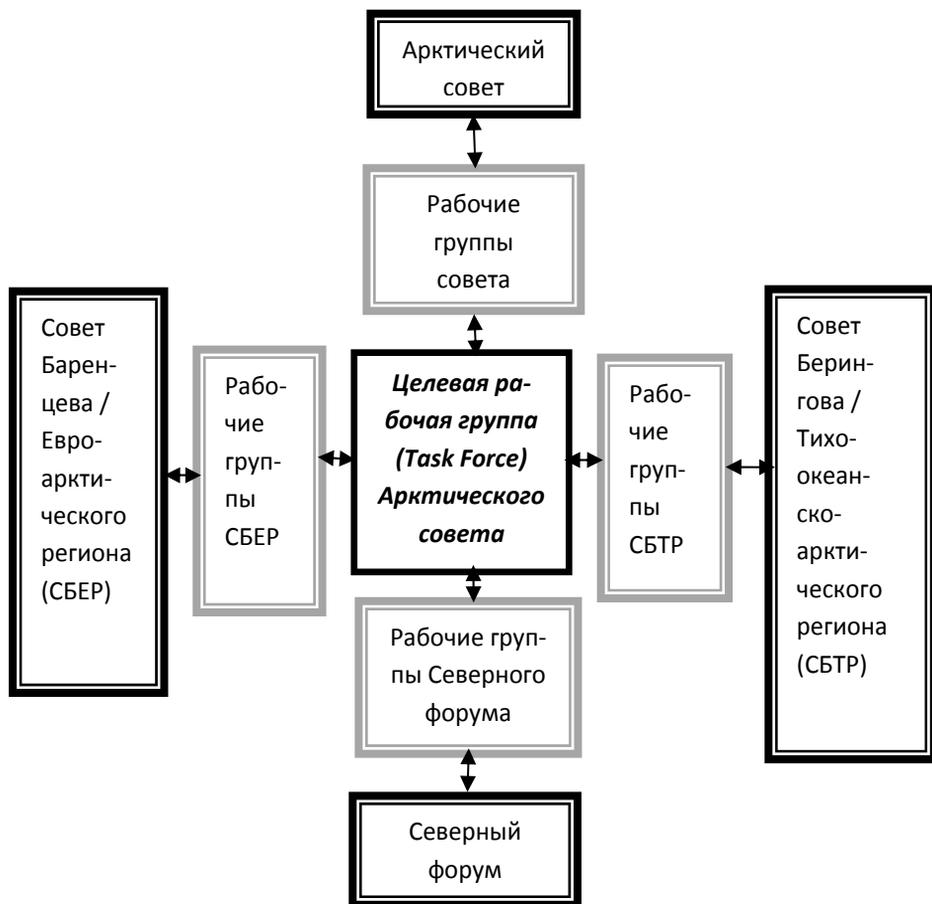


Рис. 2.3. Принципиальная схема функционирования целевой группы по разработке методики координации деятельности Арктического совета с макрорегиональными организациями

Источник: составлено автором.

В качестве одного из приоритетов председательства Исландии в Арктическом совете в 2019–2021 гг. была поставлена задача по укреплению деятельности самого Арктического совета. Подчеркивалось, что председательство Исландии будет направлено на поддержание конструктивного сотрудничества, которое всегда было сильной стороной Арктического совета. Обстоятельные консультации между государствами-членами и постоянными участниками должны были продолжаться, также следовало изучить новые возможности для взаимовыгодного сотрудничества с наблюдателями<sup>1</sup>. Но, как видно, поддержка намеченных видов сотрудничества Арктического совета в программе Исландии не включала в себя усиление кооперации с межрегиональными и региональными форумми и площадками для конструктивного диалога по проблемам Арктики. В этом плане в период председательства России в Арктическом совете есть возможность сделать весьма специфические и эффективные шаги.

\* \* \*

Итак, в данной главе на основе анализа сложившихся взаимодействий международных межправительственных, макрорегиональных и региональных организаций северо-арктических стран и регионов обосновывается предложение о создании специального подразделения Арктического совета – его временной целевой рабочей группы, которая будет направлена на разработку методики координации направлений его работы с данными объединениями. Это представляется чрезвычайно необходимым для мирового сообщества в связи с тем, что и природно-экологические, и политические, и социально-экономические процессы, протекающие в Арктике, постоянно ускоряются в своих флуктуациях и пространственных трансформациях. И это в первую очередь отражается на первичных региональных пространственных образованиях. Необходимо дер-

---

<sup>1</sup> Журавель В.П. Председательство Исландии (2019–2021 гг.) в Арктическом совете // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество / отв. ред. В.И. Герасимов. М.: Институт научной информации по общественным наукам РАН, 2019. С. 313–316.

жать «руку на пульсе» этих глобальных и региональных изменений, обеспечивать определенное опережение в прогнозах их развития, предугадывать возникающие риски, оперативно корректировать направления деятельности Арктического совета и его рабочих групп и согласовывать их с международными арктическими организациями регионального уровня для нейтрализации всевозможных катаклизмов в мировом арктическом бассейне.

Именно эти задачи и должна решать создаваемая целевая рабочая группа Арктического совета по разработке методики координации его деятельности с рядом уже действующих и создаваемых макрорегиональных и региональных международных организаций.

### **ГЛАВА 3. Инфраструктурные мегапроекты в глобальной Арктике**

На вопрос – что такое «идеальная» Арктика, можно ответить так – это мощь и обширность пространств и ресурсов, как в российской Арктике; искусство распределения природной ренты в пользу местных жителей, как в американской Арктике (штат Аляска); местное предпринимательство коренных жителей и саморазвитие снизу (community economic development), как в канадской Арктике; чувство своей земли и принадлежности ей, как в Гренландии; инфраструктурная обустроенность, как в скандинавской Арктике (на севере Норвегии, Швеции и Финляндии). Действительно, глобальная Арктика в своей значительной части обделена наземной транспортной инфраструктурой, а уровень дорожной обустроенности, например, на 100 квадратных километров здесь в разы меньше, чем в освоенных районах мира и в неарктических частях арктических стран и регионов<sup>1</sup>.

Инфраструктурное обустройство Арктики – это такой же вызов перед человечеством, как освоение космоса или глубин океана, как покорение вершин горных стран. Примеры прокладки новых арктических автомобильных или железных дорог навсегда остаются в глобальной летописи человечества, в «информационном поле Земли» как акты беспримерного мужества и героизма, смелости и отваги, часто оплаченные многочисленными человеческими жизнями. Это всегда дороже, труднее, драматичнее и опаснее, чем аналогичное по протяженности строительство объектов транспортной инфраструктуры в освоенных районах мира, где первостроителей всегда подстраховывают близко расположенные города и поселки, альтернативные дорожные трассы и просто постоянное близкое человеческое присутствие. Не так в Арктике: здесь дороги одиноки в пространстве, у них нет альтернативы, нет близко расположенных

---

<sup>1</sup> *Шнак А.В.* О развитии транспортно-логистической системы в Арктической зоне Российской Федерации и Мурманской области // Север промышленный. 2012. № 1. С. 18–25.

городов и поселков и других мест концентрированного проживания человеческих сообществ, до которых можно «докричаться» в случае смертельной опасности.

Человек в инфраструктурных проектах Арктики остается наедине с природной экстремальностью, к которой он должен приравниваться, чтобы выстоять и победно завершить строительство. Новейшие реалии изменения климата в Арктике, более быстрые, чем в остальном мире<sup>1</sup>, радикально не изменили ситуацию: Арктика по-прежнему является вызовом, природно непредсказуема (и может быть теперь даже в большей степени в силу усилившихся температурных амплитуд) и рискованна для человеческой жизни.

Поэтому каждый инфраструктурный проект транспортного обустройства Арктики в любой стране является крупным событием национального значения, в котором смыкаются геополитические (военно-стратегические) и экономические (обеспечить доступность стратегически значимых и востребованных в мире ресурсов) задачи.

Значительный период XX в. Советский Союз, концентрирующий основную территорию глобального Севера и Арктики, закономерно выступал лидером в инфраструктурном обустройстве в процессе освоения природных ресурсов этих территорий. В работах классика советского североведения С.В. Славина<sup>2</sup> утверждалась неразрывная связь пионерного освоения природных ресурсов необжитых пространств и их транспортного обустройства.

Среди многочисленных освоенческих исследовательских школ, возникших во многих научных центрах в послевоенное время, особо отметим иркутскую школу экономико-географов и ее лидера К.П. Космачева, в работах которого впервые было сформулировано представление о территориальных структурах районов ново-

---

<sup>1</sup> Катцов В.М., Порфирьев Б.Н. Климатические изменения в Арктике: последствия для окружающей среды и экономики // Российская Арктика: современная парадигма развития / отв. ред. А.И. Татаркин. СПб.: Нестор-История, 2014. С. 197–222.

<sup>2</sup> Славин С.В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М.: Экономиздат, 1961. 302 с.; Славин С.В. Освоение Севера Советского Союза. М.: Наука, 1982. 207 с.

го освоения<sup>1</sup>. Это представление впоследствии было развито и углублено его учениками<sup>2</sup>, которые оформили представление о территориальных структурах процесса освоения как единстве трассы – транспортного канала проникновения «освоенного в неосвоенное» – и многочисленных разноразмерных баз освоения (тыловой, форпостной, локальной).

В освоенных районах страны в этот же период экономико-географы развивали представление о линейно-узловой территориальной структуре из автомагистралей и узлов системы расселения<sup>3</sup>. Главное отличие северных «трасс» этапа пионерного освоения новых пространств и «линий» в обжитых районах состояло в монополюсности безальтернативности транспортных каналов в Арктике и на Севере. Города-базы освоения располагались на безальтернативных транспортных каналах, а «материковые» узловые городские центры системы расселения – всегда на перекрестках нескольких дорожных магистралей.

В этот же послевоенный период появились первые широкие, с глобальной перспективой, работы по социально-экономическому развитию, в том числе и транспортному обустройству, глобальной Арктики<sup>4</sup>, в которых анализировались реализуемые и обсуждаемые крупные транспортные мегапроекты глобальной Арктики. Все эти исследовательские усилия можно считать важной предпосылкой

---

<sup>1</sup> *Космачев К.П.* Пионерное освоение тайги. Новосибирск: Наука, 1974. 144 с.

<sup>2</sup> *Мосунов В.П., Никольников Ю.С., Сысоев А.А.* Территориальные структуры районов нового освоения / отв. ред. К.П. Космачев. Новосибирск: Наука, 1990. 149 с.

<sup>3</sup> *Ланно Г.М.* Концепция опорного каркаса территориальной структуры народного хозяйства: развитие, теоретическое и практическое значение // Известия АН СССР. Серия географическая. 1983. № 5. С. 16–28; *Хорев Б.С.* Территориальная организация общества: актуальные проблемы регионального управления и планирования в СССР. М.: Мысль, 1981. 320 с.

<sup>4</sup> *The Arctic Frontier* / Ed. By R.St.J. MacDonald. University of Toronto Press. 1966. 310 p.; *Armstrong T., Rogers G., Rowley G.* The Circumpolar North: A Political and Economic Geography of the Arctic and Sub-Arctic. London: Methuen, 1978. 303 p.

для современных работ по инфраструктурным проектам глобальной Арктики.

### **Особенности и драйверы инфраструктурных мегапроектов Арктики**

Традиционно считается, что крупные инфраструктурные мегапроекты в Арктике вызываются резкими изменениями конъюнктуры мировых цен на ее природные ресурсы. Отчасти это верно – действительно, именно Великая депрессия на Западе в 1930-е гг., когда цены на станки и оборудование были сверхнизкими, а цена на золото, наоборот, поднялась сравнительно продукции инвестиционного машиностроения, в которой отчаянно нуждалась аграрная Советская Россия, приступавшая к масштабной индустриализации, вызвали к жизни мегапроект смелого дорожного обустройства Северо-Востока России – Колымской трассы, построенной в беспрецедентно короткие сроки – 600 километров в тотальном бездорожье местности, испещренной реками и ручьями, за девять лет (1932–1940 гг.)<sup>1</sup>.

Однако это не вся правда! Не меньшую роль играет способность государства, без которого ни один арктический инфраструктурный мегапроект не может сдвинуться с фазы обсуждения и перейти к фазе реализации, осуществлять масштабные мобилизации финансовых, трудовых и материальных ресурсов. Для плотно освоенных районов модно говорить про государственно-частное партнерство, концессионные схемы реализации крупных инфраструктурных проектов. И действительно, когда размер потенциального рынка велик, а риски непредсказуемости спроса в будущем минимальны, естественно рассчитывать на привлечение корпоративных структур в дело инфраструктурного обустройства.

Принципиальное отличие Арктики состоит в том, что здесь исходно нет рынка и далеко неочевидно его появление в будущем. Вот почему первый шаг в деле инфраструктурного обустройства неосвоенной и малообжитой территории всегда делает государство:

---

<sup>1</sup> *Навасардов А.С.* Освоение Северо-Востока СССР в 30-е гг. XX в. Магадан: СВНЦ ДВО РАН, 2004. 211 с.

на его воле, энергии, вере мостится первый дорожный след. Это всегда – главный актер любого пионерного инфраструктурного мегапроекта Арктики. И уже дальше, усилия государства подхватывают и приватизируют прибыль от них идущие вослед корпоративные добычные структуры. Независимо от формальных юридических одежд суперструктур пионерного освоения необжитых территорий Арктики, реально и фактически главным актором и драйвером первого инфраструктурного обустройства выступает государство, его способность к квазивоенной мобилизации ресурсов в деле дорожного обустройства новой территории.

Кажется удивительным, что реализация арктических инфраструктурных мегапроектов зависит от конкретной экономической модели государственной политики в арктической стране. Однако новейшая история России и других арктических стран показывает, что способность к сверхусилиям, к напряженной мобилизации человеческих, финансовых и материальных ресурсов не существует постоянно во времени, но возникает в периоды ослабления или забвения рыночной парадигмы, идей либерализма англо-саксонской экономической школы Смита – Рикардо<sup>1</sup> и их последователей, и, наоборот, торжества идей государственного протекционизма, государственного регулирования (дирижизма) немецкой школы национальной политической экономии Ф. Листа<sup>2</sup>. Получается, что сама возможность реализации крупного инфраструктурного мегапроекта в Арктике зависит от идеологической позиции, экономического мировоззрения лиц, принимающих хозяйственные решения в конкретной арктической стране, их увлеченности идеями той или другой экономической школы! Дело в том, что инфраструктурные мегапроекты Арктики по рыночным критериям краткосрочной рентабельности обычно всегда оказываются непривлекательными. И только долгосрочный государственный подход обеспечивает им

---

<sup>1</sup> *Рикардо Д.* Начала политической экономии и налогового обложения. М.: Эксмо. 2016. 1040 с.; *Смит А.* Исследование о природе и причинах богатства народов. М.: Ленанд. 2017. 864 с.

<sup>2</sup> *Лист Ф.* Национальная система политической экономии. М.: Социум, 2017. 451 с.

жизнеспособность. Вот почему они «оживают» именно в периоды господства идеологии дирижизма, а не либерализма, в государственной экономической политике.

Без создания знаменитой колымской трассы было бы невозможно начало масштабного ресурсного освоения золотороссыпных месторождений бассейна реки Колымы на Северо-Востоке России в 1930-е гг. Однако, как показали наши расчеты, главная хозяйственная структура освоения этой территории трест Дальстрой был рентабельным только первый период своего существования – с 1932 по 1940 гг., – когда мировая цена добытого золота была выше, чем весь объем государственных капитальных вложений в форме денежных средств и материально-технического оборудования, который поступал сюда из центра страны. В последующие же периоды своего существования – с 1941 по 1956 гг. – деятельность треста уже не была рентабельна и на первый план вышли геополитические соображения «держать» обширную северо-восточную окраину страны, сохраняя на ней влияние Советской власти<sup>1</sup>.

Есть и еще одна интересная особенность у арктических инфраструктурных мегапроектов. Многие из них готовятся длительное время. Как правило, обсуждение в обществе необходимости создания нового транспортного коридора идет десятилетия и даже столетия. Но масштаб необходимых мобилизаций финансовых, трудовых, материальных активов, который для этого требуется, таков, что сдвинуть с мертвой точки простого обсуждения и экспертных дискуссий проект никогда не удастся сразу. И только спустя столетия и десятилетия обсуждаемый мегапроект, наконец, получает права гражданства в конкретном пространстве Арктике. Спусковым крючком для этого обычно является война и угроза отсечения части территории страны ввиду невозможности быстрой передислокации военных сил, или угроза аннексии части территории соседней недружественной арктической страной; сверхострая потребность в валютных ресурсах, которые обеспечивает стратегический

---

<sup>1</sup> *Пилясов А.Н.* Закономерности и особенности освоения Северо-Востока России (ретроспектива и прогноз). Магадан: СВКНИИ ДВО РАН, 1996. 145 с.

ресурс арктической периферии, поставляемый на внешние рынки; и существенно реже – собственная внутренняя потребность национальной экономики страны в редком металле, энергоносителе, веществе, которого нет больше ни в какой другой ее части.

Необходимость строительства мурманской железной дороги обсуждалась в царской России десятилетия. Но Первая мировая война беспрецедентно ускорила реализацию этого арктического мегапроекта: стране нужен был выход в океан вместо отрезанного театром военных действий Петрограда с его выходом в Европу через Балтийское море. Аналогично и железная дорога из центра России в угольную Воркуту, которая была беспрецедентно быстро построена во время Второй мировой войны: уголь был остро нужен стране, которая только что потеряла оккупированный Донецкий угольный бассейн.

Тот факт, что многие длительно обсуждаемые арктические инфраструктурные мегапроекты в итоге были инициированы к практической реализации военными катастрофами, войнами, означает, что у них уже «от рождения» двойное предназначение и двойное применение: и гражданское, и военное. В зависимости от конкретной геополитической ситуации они могут использоваться в мирных целях вывоза стратегически значимых ресурсов их Арктики на мировые рынки или для проведения военных учений, военных мобилизаций и др.

Есть и специфические, сугубо арктические институциональные (неосязаемые) факторы, которые способны «закрыть» на время или затормозить строительства объектов линейной инфраструктуры. Дорожное обустройство Арктики всегда затрагивает обширные малообжитые пространства. И, казалось бы, с точки зрения проблемы прав собственности это скорее благо, чем бремя: необжитые, значит на них нет претендента, то есть они вроде как бесхозные или тотально государственные.

Однако на деле это не так. Значительная часть территории арктических федераций – российской, американской и канадской – это места традиционного проживания и хозяйственной деятельности – оленеводства и традиционных промыслов – коренных мало-

численных народов Севера. А это означает, что нужно урегулировать земельные требования, неформальные права на эти земли и территории у их первых обитателей.

Практики такого урегулирования различаются в разных странах – на Аляске строительство Трансаляскинского нефтепровода просто было остановлено на несколько лет для законодательного урегулирования земельных претензий коренных народов, в результате которого был принят федеральный закон, по которому созданы 12 национальных корпораций с правами земельной собственности, первоначальным бюджетным взносом от федерального правительства и правом каждого коренного жителя быть их акционерами. В России крупное инфраструктурное строительство в Арктике сопровождается заключением соглашений государства и корпораций с местными общинами коренных жителей.

Во всех случаях местные организации коренных жителей выступают значимым актором при реализации любого пространственно протяженного и территориально «жадного» инфраструктурного проекта. Самым образцовым решением при таком инфраструктурном строительстве является не просто согласование с коренными жителями факта прокладки новой наземной магистрали, выделение им компенсационных денег и земель взамен потерянных территорий, но привлечение их традиционного знания и использование их опыта при новом строительстве. Работы российских классиков по теории освоения<sup>1</sup> как раз и демонстрируют примеры использования знания и ездовых оленей и собак коренных народов на пионерном этапе инфраструктурного и хозяйственного обустройства территорий Восточной Сибири.

Вечная мерзлота на значительной части глобальной Арктики<sup>2</sup> создает специфические препятствия для создания новых инфраструктурных объектов. Чтобы дорожная трасса или полигон сохра-

---

<sup>1</sup> *Космачев К.П.* Пионерное освоение тайги. Новосибирск: Наука, 1974. 144 с.

<sup>2</sup> *Jungsberg L., Turunen E., Heleniak T., Wang S., Ramage J., Roto J.* Atlas of Population, Society and Economy in the Arctic / Nordregio Working Paper No. 3. 2019. 80 p. <https://doi.org/10.30689/WP2019:3.1403-2511>

нялись в своем исходном виде и не «меандрировали» под влиянием таяния вечной мерзлоты, требуются специальные инженерные усилия в виде термосифонов, принудительного охлаждения грунта и др. Практика строительства Трансаляскинского нефтепровода подтверждает, что это приводит и к удорожанию строительства и к увеличению его сроков.

Есть и еще одна особенность инфраструктурных мегапроектов Арктики. Концентрация и мобилизация трудовых, финансовых и материальных ресурсов в пиковые периоды строительства настолько велика и кратно, в разы превосходит обычно необходимые ресурсы для этапа эксплуатации этого объекта, что вызывает социально-психологическую атмосферу «лихорадки», горячечного бума, с беспрецедентной для Арктики концентрацией людей и ресурсов. Многочисленные исследования подтверждают<sup>1</sup>, что эти беспредельно насыщенные событийные периоды порождают многочисленные экономические издержки в виде высокой инфляции и традиционных перерасходов первоначально запланированных бюджетных средств и социальные болезни – алкоголизм, преступность, насилие и др. Здесь неважно, в какой конкретно стране или в какой конкретно экономической модели реализуется арктический суперпроект – экономические и социальные издержки от него неизбежны.

Инфраструктурное обустройство Арктики, при всей общности периферийной удаленности и климатической экстремальности глобальной Арктики, существенно зависит от конкретной страны, в которой оно осуществляется, ее размеров, экономико-географического положения внутри континента (прежде всего, количества стран-соседей и степени геополитической напряженности в отношениях с ними) и конкретной экономической модели государственной политики (либеральная или дирижистская), которую в данный момент власти этой страны осуществляют.

Размер конкретной арктической страны и ее арктической части имеет для инфраструктурных мегапроектов огромное значение.

---

<sup>1</sup> *Goldsmith O.S. Analyzing Economic Impact in Alaska. Anchorage. ISER. 1989.*

Большие по площади арктические страны (Россия, США и Канада), как следует из анализа стратегий социально-экономического развития всех стран глобальной Арктики<sup>1</sup>, обычно больше обращены внутрь себя, к своим инфраструктурным проблемам обеспечения транспортной доступности, освоения крупных месторождений природных ресурсов суши и шельфа. С другой стороны, малые арктические страны (Швеция, Норвегия, Финляндия, Исландия), наоборот, больше увлечены международной повесткой, вопросами международного сотрудничества, глобальных изменений климата и экологии. Поэтому тематика крупных инфраструктурных мегапроектов, прежде всего, востребована крупными арктическими федерациями – российской, американской и канадской.

Но и здесь есть важные отличия, которые определяются своеобразием экономико-географического положения каждой арктической федерации. Расположенная в Евразии, населенной многими странами, Российская Федерация вынужденно имеет значительное число соседей. Поэтому каждый крупный хозяйственный или инфраструктурный проект в приграничной Арктике имеет, помимо экономического содержания, также и геополитическое значение.

Отсюда гигантское и даже ревностное внимание другие полярных стран к тому, как Россия инфраструктурно обустроивает свою Арктику. По простому факту географии, Россия, которая занимает около половины сухопутной площади глобальной Арктики, обречена быть лидером в инициации крупных инфраструктурных проектов здесь. И они всегда имеют одновременно экономическое и геополитическое значение.

С другой стороны, на североамериканском континенте стран немного, и инфраструктурные мегапроекты в Арктике обычно здесь имеют экономическую составляющую, а геополитической нагрузки

---

<sup>1</sup> *Пилясов А.Н.* Сравнительный анализ национальных арктических стратегий // Актуальные проблемы мировой политики в XXI веке: сб. статей / под ред. В.С. Ягья, М.Л. Лагутиной, Т.С. Немчиновой. СПб.: СПбГУ, 2014. С. 308–341; *Heininen L.* Arctic Strategies and Policies: Inventory and Comparative Study / The Northern Research Forum; The University of Lapland. Akureyri: University of Lapland Press, 2011. 95 p.

ны в существенно меньшей степени и лишь в форс-мажорные периоды: например, во Вторую мировую войну часть трансграничного аляскинского шоссе на канадской территории была временно занята частями американской армии. В спокойные же периоды даже суперкрупные стройки типа Трансаляскинского трубопровода через всю Аляску от месторождения Прадхо-Бей на севере до незамерзающего порта Валдиз на юге штата явились сугубо американским событием и не создавали никаких геополитических трений и напряженностей со стороны других арктических стран-соседей. Также и десятилетиями обсуждающийся проект строительства газопровода в дельте реки Макензи Канады<sup>1</sup> всегда был объектом исключительно канадской внутренней повестки, который никогда не вызывал международных трений и напряженностей.

### **Технология и арктические инфраструктурные мегапроекты**

Есть ли влияние конкретной хозяйственной эпохи и ее технологической и технической мощи, организационной оболочки хозяйственных структур на процесс инфраструктурного обустройства Арктики? Да, конечно! Если мы посмотрим на карту российской Арктики, то сразу же обнаружим две группы территорий: со сплошной, хорошо разработанной сетью автомобильных дорог, и регионы и места лишь с отрезками дорожного обустройства.

В чем причина этого? В эпоху раннеиндустриального обустройства советской Арктики силами интегральных комбинатов<sup>2</sup>, при использовании ручного труда заключенных ГУЛАГа и при минимальной технической оснащенности, в 1930–1950-е гг. создавались полностью самообеспеченные социально-хозяйственные центры – добычные исправительно-трудовые лагеря, которые потом часто трансформировались в монопрофильные города. Они были связаны

---

<sup>1</sup> *Boland K. Unexpected Possibilities: Arctic Ports and Northern Corridors in Transition // North of 60: Toward a Renewed Canadian Arctic Agenda. Special Report / Edited by J. Higginbotham, J. Spence. CIGI. 2016. Pp. 27–34.*

<sup>2</sup> *Славин С.В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М.: Экономиздат, 1961. 302 с.*

друг с другом единой сетью автомобильных или железных дорог. Таковы Мурманская область, Республика Коми, Магаданская область, Норильский промышленный район.

С другой стороны, территории и регионы, освоение которых началось уже в эру господства технологически более вооруженных советских ведомственных трестов и главков, в 1960–1980-е гг., находились под влиянием узкой хозяйственной парадигмы «ресурсы без комплексного обустройства территории» и поэтому транспортное строительство преследовало цель обеспечения вывоза добытого ресурса до ближайшего морского порта – входной базы освоения или мультимодального транспортно-логистического центра<sup>1</sup>. Поэтому целостной системы автомобильных или железных дорог в Чукотском, Ямало-Ненецком, Ненецком автономном округах, где пионерное хозяйственное обустройство началось уже в 1960-е гг. и позднее, не возникло.

Общим отличием арктических транспортных проектов от аналогичных проектов в освоенной зоне всегда является сравнительно большая концентрация ресурсов: на километр построенной дороги в Арктике приходится больше финансовых, материальных и человеческих ресурсов, чем на материке. Однако конкретное соотношение этих видов ресурсов меняется в зависимости от технологической эпохи.

В раннеиндустриальную эру (1930–1960-е гг.) основным ресурсом на советских арктических стройках была недорогая физическая сила сотен и тысяч передислоцированных сюда добровольно или принудительно работников, а роль технических средств была минимальной. Но уже в позднеиндустриальную эру (1961–1990 гг.) соотношение трудовых и материальных активов поменялось в пользу последних: на смену лопате и кирке пришли тракторы и бульдозеры. В постиндустриальную эру, (1991 г. – настоящее время) как показывает новейшая история освоения Арктики, в дорожном обустройстве налицо повсеместное тяготение к малолюдным, роботизированным, частично или полностью автоматизированным и мо-

---

<sup>1</sup> *Краснопольский Б.Х.* Инфраструктура в системе регионального хозяйственного комплекса Севера. М.: Наука, 1980. 140 с.

бильным решениям, с применением технологий искусственного интеллекта. Это проявляется и в пионерном дорожном обустройстве Арктики (табл. 3.1).

Таблица 3.1

**Сравнение черт арктического транспортного мегапроекта  
в индустриальную и постиндустриальную эпоху**

| Черта                          | Индустриальная эпоха  | Постиндустриальная эпоха  |
|--------------------------------|---|---|
| Динамика                       | Стационарность  | Мобильность (вахтовая модель)   |
| Размещение                     | Преимущественно сухопутное                                      | Часто прибрежное или морское  |
| Требования                     | Земельные требования коренных малочисленных народов             | Национальные требования на участки шельфа вне зоны национальной юрисдикции                        |
| Распространение в пространстве | Ареальное   | Платформенное, часто островное  |
| Ключевые институты             | Национальные законы и регулирование                             | Национальное, международное право и нормативные акты. Участие в регулировании Арктического совета |
| Возраст и время                | Преимущественно фронтальный характер (освоение с чистого листа) | Опора на ранее созданный слой освоения  |
| Зонтичная структура            | Комплексная государственная программа                           | Сеть пилотных проектов, реализуемых как государственно-частное партнерство                        |

Источник: составлено автором.

Результатом прежнего процесса пионерного освоения в индустриальную эру становились многочисленные монопрофильные ресурсные поселки вдоль новой железнодорожной или автомобильной трассы. В силу преимущественного использования вахтового способа инфраструктурного строительства и эксплуатации ресурсных объектов теперь при пионерном освоении новые стационарные монопрофильные поселения (почти всегда проблемные в долгосрочной перспективе, после отработки своего ресурсного объекта) практически не возникают.

Например, проект строительства и эксплуатации железной дороги Обская – Полуночное по восточному склону Урала предусматривал вахтовый метод организации работ с расселением работников в модульных, полностью укомплектованных жилых помещениях; использование мобильных производственных предприятий для обслуживания техники. Для размещения вахтовых смен в местах значительных объемов работ (строительство средних, больших и малых мостов, малых водопропускных сооружений), в местах строительства железнодорожных разъездов предусматривалось создание временных поселков строителей, вертолетные площадки.

Временная организация строительных работ подчинена не принципам линейного (этап пионерного, зрелого, старого освоения) конвейерного процесса – от прошлого к будущему, для нее характерно то, что различные работы идут параллельно. Вместо прежней стадийной последовательности предусматривается плотное временное сопряжение, синхронность сразу нескольких стадий строительства на различных участках, что резко сокращает период пионерного освоения.

Первоначально при индустриальном освоении золото-россыпных месторождений бассейна Верхней Колымы в 1930-е гг. сохранялись две равноценные входные базы – через Северный морской путь и через Магадан, расположенный на побережье Охотского моря. Потом выжила только одна база – Магадан, через которую и осуществлялись основные поставки грузов и людей на прииски Верхней Колымы. Особенность организации современных

инфраструктурных проектов Арктики в том, что система нескольких равноценных форпостных баз для района пионерного освоения сохраняется (ни одна из них не хиреет со временем). Возможности новых информационно-коммуникационных технологий позволяют поддерживать между ними надежную координацию из района нового освоения и с «материка», что обеспечивает их синхронную и эффективную, дополняющую друг друга, работу и взаимодействие.

### **Современные особенности арктических инфраструктурных мегапроектов: глобализация, климатические изменения и тяготение к морю**

Современные процессы глобализации, происходящие во всем мире и остановленные глобальной же пандемией COVID-19, породили надежду, что крупные инфраструктурные мегапроекты Арктики могут быть реализованы ресурсами всего мирового сообщества, а не только той страны, в которой они разворачиваются. И, казалось бы, для такого убеждения были прочные основания в виде обсуждаемых в 1990-е гг. проектов – возрожденного проекта тоннеля через Берингов пролив, связующего американскую и российскую Арктику, американский континент и Евразию, проекта Белкомур и др.

Проект железнодорожного тоннеля через Берингов пролив, с американской Аляски на российскую Чукотку, с последующей интеграцией с Транссибирской магистралью, впервые обсуждался еще в начале XX в. Для его реализации царское правительство России даже создало Северо-Восточное сибирское общество, но потом спохватилось и остановило проектные работы, испугавшись американской колонизации всей территории северо-восточной Азиатской России<sup>1</sup>. Это снова подтверждает, что в российской Арктике любой крупный транспортный мегапроект обязательно, помимо экономической составляющей, имеет еще и геополитическое измерение.

Проект строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» (Белое море – Коми – Урал, всего 1252 км, в том числе 712 км новое строительство двух отрезков) предполагает сокращение плеча

---

<sup>1</sup> *Славин С.В.* Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М.: Экономиздат, 1961. 302 с.

доставки грузов с Урала и из Сибири к морским портам Архангельска до 850 км. Это только один из проектов стыковки внутриконтинентальных железных дорог из российской и зарубежной Азии, российских тихоокеанских портов с морскими портами на Северном морском пути (в зависимости от конкретного проекта, рассматриваются варианты стыковки в морском порту Архангельск, Индига, Усть-Кара и др.). Инвестор – китайская компания Poly International Holding Co., Ltd была готова вложить в «Белкомур» до 5,5 млрд долл.<sup>1</sup> Но проект в очередной раз не состоялся. Сейчас обсуждается новый проект стыковки южных железных дорог с СМП через Сабетту – недавно построенным портом проекта Ямал-СПГ.

Инфраструктурная мощь Китая, доказавшего миру свою способность реализовывать в своей стране самые сложные инфраструктурные проекты, вызвала надежду некоторых арктических стран, что на его опыте и финансовых ресурсах можно будет резко активизировать инфраструктурное обустройство Арктики, создать новую сеть дорог к ресурсам. Казалось, что Китай, выдвинувший для мира амбициозную инициативу «Один пояс – один путь» множественной инфраструктурной связи Азии и Европы по морским и сухопутным железнодорожным путям, как в Арктике, так и в тропиках, должен проявить интерес к реализации масштабных капиталоемких инфраструктурных проектов внутри евразийской Арктики.

Однако реальность оказалась другой. Налицо интерес Китая к приобретению в собственность ключевых, узловых элементов уже созданной инфраструктурной системы Арктики в виде портов, терминалов, других мультимодальных транспортно-логистических центров. Однако желание осуществлять в партнерстве с арктической страной размещения крупные инфраструктурные мегапроекты, без гарантий полного права контроля над ними, не проявилось. Арктические страны, как и в доглобализационную эпоху, должны осуществлять эти проекты своими силами и ресурсами. Китайский

---

<sup>1</sup> В Пекине презентовали проекты «Белкомура» и глубоководного района порта Архангельск // ТАСС. 2017. 4 сентября. URL: <https://tass.ru/ekonomika/4529950> (дата обращения: май 2021).

инвестор готов прийти на уже созданные инфраструктурные объекты, но никак не стать лидером в их пионерной реализации.

Тенденции к смягчению арктического климата, которые в российском секторе проявляются активнее и мощнее, чем в канадском и американском, вызывают естественное тяготение многих инфраструктурных мегапроектов Арктики к прежде ледовитому, а теперь все чаще свободному ото льдов Северному морскому пути и морским портам. Северный морской путь – это не одна трасса, а множественные трассы, флуктуирующие в пространстве и во времени в зависимости от климата и уровня ледовитости.

Северный морской путь может огибать с севера архипелаги Новая и Северная Земля, минуя проливы, отделяющие их от берега (высокоширотная трасса) или вплотную приближаться к побережью в условиях повышенной ледовитости высокоширотной трассы: «Раньше шли более южным маршрутом, который близок к берегу, теперь с 2011 г. севернее, где глубины позволяют приходить судам с осадкой более 11 метров и потому большим водоизмещением»<sup>1</sup>. Но отличие настоящего времени состоит в том, что сама эта амплитудность значительно выросла: в Северном Ледовитом океане теперь становится существенно больше легкого, быстро мигрирующего однолетнего льда, который хотя и легче раскалывается, чем многолетний, но более коварный ввиду высокой скорости своего перемещения.

По сравнению с советским прошлым меняется и общий ритм работы трассы Северного морского пути. Ранее у главного производственного пользователя трассой – Норильского никеля – вывозка добытой руды была дискретной (накопили за месяцы работы – вывезли). Теперь у новых пользователей в лице нефтегазовых компаний НоваТЭК, Газпромнефть, Лукойл ритм работы более частый, сотни рейсов в год. При такой регулярности можно понять сравнение вице-преьера Ю.П. Трутнева газозовов и судов-снабженцев,

---

<sup>1</sup> Из интервью с респондентами по трассе СМП.

которые ходят из Мурманска и Архангельска на Сабетту, с электричками<sup>1</sup>.

Активизация использования транспортных возможностей Северного морского пути сформировала в последнее десятилетие предпосылки для того, чтобы реанимировать еще один долговременный проект создания Северного широтного транспортного коридора<sup>2</sup>: тихоокеанский порт Ванино – Байкало-Амурская магистраль – арктические порты Архангельск, Индига или Сабетта. Речь идет о том, чтобы реализовать давно вынашиваемую идею железнодорожного транспортного коридора между Тихим и Северным Ледовитым океанами.

Договоренности по строительству конкретных отрезков этого коридора между главными участниками были достигнуты в конце 2010-х гг. Речь идет о строительстве двух отрезков – Надым – Салехард, который широтно свяжет две сегодня обособленные ветки Северной и Свердловской железной дороги, и железной дороги Бованенково – Сабетта, которая придаст новый импульс развитию газового промысла Бованенково, превратив тупиковый пункт на железной дороге в транзитный (и здесь пока идут трудные переговоры между правительством Ямало-Ненецкого автономного округа, компанией НоваТЭК и Газпромом о разделении затрат по строительству) (рис. 3.1). Пока существенно большее понимание достигнуто по строительству первого отрезка: в 2018 г. заключено Концессионное соглашение на финансирование, строительство и эксплуатацию отрезка Надым – Салехард, включая строительства моста через Обь от Салехарда до Обской, между проектной компанией ООО «Северный широтный ход» и Федеральным агентством железнодорожного транспорта.

---

<sup>1</sup> Трутнев Ю.П. Устное сообщение. Международный форум «Арктика – территория диалога». 2019. Апрель.

<sup>2</sup> Блам Ю.Ш., Крюков В.А., Малов В.Ю., Токарев А.Н., Чурашев В.Н. Оценка перспектив создания Северного широтного транспортного коридора // ЭКО. 2016. № 5. С. 28–43.

### СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД



Рис. 3.1. Актуальный вариант Северного широтного хода в составе двух отрезков: 1) Надым – Салехард – Обская и 2) Бованенково – Сабетта

Источник: Мационг Е. Дорога на край света // Российская газета. 2018. 25 марта. URL: <https://rg.ru/2018/03/25/reg-urfo/kakie-nadezhdy-perspektivy-i-vozmozhnosti-otkroet-severnyj-shirotnyj-hod.html> (дата обращения: февраль 2021).

## **Общие типы и особые случаи арктических инфраструктурных мегапроектов**

Глобальная Арктика так велика и разнообразна, а история ее масштабного индустриального освоения насчитывает уже более ста лет, что неизбежно наличие разных типов и особых случаев инфраструктурных проектов. Главные типы определяются широтным или меридианным простиранием транспортных магистралей. Особые случаи определяются взаимодействием арктических транспортных мегапроектов во времени: дороги временной эксплуатации, отложенные инфраструктурные проекты, реализованные, но впоследствии разобранные дороги.

Например, известно, что освоение Сибири, включающей в себя как южные, степные и таежные зоны, так и зону северной лесотундры и арктической тундры, проходило по системе меридианных речных систем (в направлении юг – север – Арктика) и широтных волоков (потом трактов), которые формировали территориальный каркас процесса освоения. В периоды активного освоения Сибири обычно доминировала широтная коммуникация по созданным автомобильным и железнодорожным трассам и широтным транспортным каналам, а в периоды пауз в освоении (сжатия освоенности) «естественная» (физико-географическая) коммуникация по каналам (бассейнам) великих сибирских рек<sup>1</sup>. Современный период освоения российской Сибири и Арктики характеризуется одновременным обсуждением как меридианных (например, мегапроект «Урал Промышленный – Урал Полярный»), так и широтных инфраструктурных проектов (например, Северная Сибирская магистраль, Белкомур и др.).

Отдельный интересный случай крупного инфраструктурного объекта в Арктике – дороги временной эксплуатации. Речь идет не о сезонных зимниках, которые во многих арктических территориях мира доминируют по протяженности над круглогодичными дорогами. Речь о подготовленных к всесезонной эксплуатации железных и

---

<sup>1</sup> *Pelyasov A.N. Siberia: in Search of New Model of Development // Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences. 2017. Vol. 11. No. 10. Pp. 1754–1778.*

автомобильных дорогах, но построенных по «временной малозатратной схеме». Для масштабного и стремительного нефтегазопромышленного освоения Западной Сибири такие схемы были очень характерны. Наши респонденты на юге Ямала вспоминали: «были проложены пути, отсыпка, в сутки всего проходил один грузовой поезд. Он шел-то со скоростью 10–15 километров в час. На состав не более 20 вагонов пускали. И железная дорога – она на болоте была построена. И какие бы отсыпки не делали, после этого грузового поезда шел потом ремонтный состав... Железнодорожные пути – они были пока вахту возили. Это был... 1979-й год»<sup>1</sup>.

Среди крупных инфраструктурных мегапроектов Арктики отдельный (и многочисленный) класс составляют активно обсуждаемые, но не реализованные стройки. В глобальной Арктике за последние десятилетия накопилось несколько таких широко известных, то возникающих как бы из небытия ввиду новой мировой конъюнктуры, то потом погружаемых опять в пучину забвения, транспортных проектов. Это и трансконтинентальный железнодорожный тоннель через Берингов пролив, и проект создания трубопровода в долине реки Макензи в Канаде, и уже упоминавшийся Белкомур и др.

Остановимся подробнее еще на одном меридианном транспортном мегапроекте, который активно обсуждался в России в начале XX в. – «Урал Промышленный – Урал Полярный». Ядром транспортной составляющей проекта была железнодорожная магистраль Полуночное – Обская – Салехард и автомагистраль Тюмень – Урай – Агириш – Салехард, трассировка которых проходила вдоль восточного склона Уральских гор. Идея проекта состояла в том, чтобы связать транспортным коридором по кратчайшей линии южный промышленный Урал в лице Свердловской и Челябинской областей с полярным Уралом с его малоосвоенным природно-ресурсным потенциалом и обеспечить выход к Северному морскому пути.

---

<sup>1</sup> Рабочие тетради. Выпуск 2. Локальные транспортные системы Сибири и Дальнего Востока / Институт регионального консалтинга; Русское географическое общество. М.: Издательские решения, 2018. 322 с.

Мегапроект нацелен вовлечь в хозяйственный оборот минерально-сырьевые и топливно-энергетические ресурсы Полярного и Приполярного Урала (это арктический Ямало-Ненецкий и северный Ханты-Мансийский автономный округ), чтобы заместить ими дальний завоз сырья для старопромышленных предприятий южного Урала, ближняя сырьевая база которых истощена многовековой эксплуатацией. Его природным интегратором выступает горная система Урала, его единый рудный пояс, целостность которого подчеркивается прокладкой железнодорожной трассы Обская – Полуночная вдоль восточного склона уральских гор<sup>1</sup>. Оригинальной идеей мегапроекта было комплексирование железной и автомобильной дороги с формированием единой полимагистрали по восточному склону уральских гор. Предполагалось, что большую часть перевозимого по железной дороге Полуночное – Обская минерального сырья составит продукция новых горнодобывающих предприятий Полярного и Приполярного Урала (рис. 3.2).

Была проведена мощная исследовательская проработка<sup>2</sup>, разработан подробный план реализации проекта, создана управляющая организационная структура – государственная корпорация, он вошел составной частью во все стратегические документы страны, получил статус официального. И, несмотря на все эти позитивные обстоятельства, был в итоге отложен. Официальное объяснение состояло в недостаточной геологической изученности минерально-сырьевой базы Полярного и Приполярного Урала, а мое личное объяснение – в сохранении влияния в тот период либерального лобби в российском правительстве, которое противилось любой государственной мобилизации материальных и

---

<sup>1</sup> Об утверждении Транспортной стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р (в ред. от 12.05.2018 № 893-р). URL: <https://docs.cntd.ru/document/902132678> (дата обращения: апрель 2021).

<sup>2</sup> Пространственная парадигма освоения малоизученных территорий. Опыт, проблемы, решения / отв. ред. А.И. Татаркин. Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2009. Том 1 и 2; Транспортный коридор «Урал промышленный – Урал Полярный»: итоги и перспективы. Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2009. 298 с.

финансовых ресурсов на крупные инфраструктурные мегапроекты, видя в них «неэффективное расходование бюджетных средств».



Рис. 3.2. Железнодорожная трасса Полунchnое – Обская как важнейший элемент мегапроекта «Урал Промышленный – Урал Полярный»

Конечно, при узком бухгалтерском калькулировании любой транспортный мегапроект национального значения оказывается в краткосрочной перспективе, по рыночным критериям нерентабельным. Однако тот же самый мегапроект в долгосрочной перспективе, при комплексном учете экономической и геополитической составляющей, нередко оказывался, как показывает экономическая история глобальной Арктики, и экономически прибыльным и политически целесообразным.

В экономической истории Арктики XX в. есть еще один класс инфраструктурных проектов – реализованные, но впоследствии брошенные или разобранные проекты. Многие из них после выполнения роли «прорыва к ресурсам» в период бума хозяйственного освоения, потом оказались слишком дороги в эксплуатации и поэтому были брошены. Прежде всего в этот класс попадают полярные железные дороги. Например, разобраны узкоколейные железные дороги в Магаданской области, остановлено пассажирское сообщение на железной дороге «Дудинка – Норильск», прекращена эксплуатация «Газпромом» принадлежащей ему железной дороги Новый Уренгой – Ямбург<sup>1</sup>.

Но самый трагичный и самый яркий пример в этом классе арктических инфраструктурных мегапроектов – это, конечно, брошенная железная дорога Воркута (Чум) – Салехард – Игарка, «мертвая дорога», 501/503 сталинская стройка с 1947 по 1953 гг.. Ее идея состояла в том, чтобы связать широтно арктические территории Республики Коми, Ямало-Ненецкого автономного округа и север Красноярского края. Нет сомнений, что в условиях современного хозяйственного освоения этих территорий она бы уже многократно окупилась.

После смерти И. Сталина ее строительство было остановлено, а сама она заброшена. Между тем до масштабного нефтегазового освоения Западной Сибири, в котором она могла быть сверхвоостре-

---

<sup>1</sup> Федосеева И. «Газпром» закрывает на Ямале 200 километров железной дороги // ZNAK. 2015. 5 июня. URL: [https://www.znak.com/2015-0604/proekt\\_na\\_kotoryu\\_byli\\_potracheny\\_milliardy\\_koncernu\\_ne\\_nuzhen\\_foto](https://www.znak.com/2015-0604/proekt_na_kotoryu_byli_potracheny_milliardy_koncernu_ne_nuzhen_foto) (дата обращения: декабрь 2020).

бована, оставалось всего десять лет! В середине 1960-х гг., когда развернулось создание Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, многие крупные ученые, партийные и хозяйственные руководители предлагали восстановить заброшенную железную дорогу и продолжить ее строительство. Однако эти предложения не получили практического воплощения.

По оценке академика РАН А.Г. Аганбегяна, экономические потери для экономики страны, которые были в результате игнорирования рекомендаций ученых по восстановлению действующей в свое время дорогу от Салехарда до Надыма и далее на Уренгой, составили, как минимум, миллиард рублей<sup>1</sup>.

На примере «сталинской» 501/503 стройки, полярной железнодорожной трассы, мы видим, что судьбы арктических инфраструктурных мегапроектов, как судьбы людей, подчас складываются очень драматично и неожиданно.

\* \* \*

В инфраструктурных проектах глобальной Арктики природная экстремальность часто «преодолевается» геополитической и экономической экстремальностью (война или новое пионерное хозяйственное освоение) – то есть сложившимися внезапно в результате глобальных военных и экономических катаклизмов обстоятельствами, которые просто вынуждают государство идти на масштабное и дорогостоящее транспортное обустройство своих малообжитых пространств.

Поэтому будет неверным ожидать в будущем равномерного нового инфраструктурного обустройства глобальной Арктики. Весь исторический опыт свидетельствует об обратном: это всегда развитие рывком, под давлением чрезвычайных обстоятельств, вызывающих необходимость волевой мобилизации материальных ресурсов, интеллекта и финансовых средств. Никогда инфраструктурное обустройство Арктики не было планомерным, но всегда результатом экстраординарных усилий государства и мобилизуемых им

---

<sup>1</sup> Газета «Правда». 1979. 7 декабря.

партнеров в ответ на вызов радикальных изменений внешней геополитической и экономической среды.

Крупные транспортные проекты в Арктике всегда вписаны в конкретную хозяйственную эпоху и ее философию, прочно с ней интегрированы. Поэтому чтобы прогнозно оценить активность их развертывания, основные трассировки и виды использования, необходимо сначала определиться с общим контекстом возникающей новой эпохи.

Какие факторы будут определять в ближайшие 10–15 лет развертывание крупных инфраструктурных проектов в глобальной Арктике? В полимасштабной логике можно обозначить три группы таких драйверов: мировые, макрорегиональные (межконтинентальные) и национальные (внутристрановые), которые, прежде всего, относятся к крупным по территории арктическим федерациям – российской, американской, канадской.

В группе мировых факторов обособляются зависящие от эволюции технологического уклада, нарастающей роли инноваций и знания; динамики глобализации / деглобализации; быстрорастущего среднего класса азиатских стран (прежде всего Китая) как нового потребителя ресурсной продукции, рекреационных и других услуг Арктики. Глобальное потепление можно считать внеэкономическим принуждением человечества быстрее переходить на новый технологический уклад, основанный на «зеленой» энергетике, интеллектуальных ресурсах (например, редкоземельных металлах), природоподобных решениях (например, конструктивном использовании холода для сжижения природного газа).

Как это может отразиться на транспортных мегапроектах в Арктике, уже наглядно демонстрирует Россия. Здесь бум арктических СПГ-проектов НоваТЭКа привел к реализации масштабной программы радикальной перелицовки формата использования арктических морей и Северного морского пути в плане значительного уменьшения нагрузки на ледокольный флот и опоры на новые специализированные суда (газовозы) усиленного ледового класса, которые значительно более маневренны и обеспечивают существенную экономию на масштабе, но требуют создания специальных пе-

ревалочных комплексов для перегрузки топлива на суда обычного класса, которые ведут поставки на европейские и азиатские рынки. Безусловно, новые транспортные мегапроекты Арктики будут отзывчиво откликаться на те ценности и приоритеты, которые утверждают возникающий в мире новый технологический уклад, основанный на искусственном интеллекте, сетевых формах хозяйственной организации и существенно большей экологичности.

Можно утверждать, что в новых инфраструктурных проектах Арктики значимо большую, чем прежде, роль будут играть не сами «трассы» – каналы проникновения освоенного в неосвоенное, а абсолютно новые транспортные средства и наукоемкий сервис сопровождения транспортного процесса. Здесь будет самый быстрый прогресс в ближайшие годы.

Но и сама среда развертывания новых транспортных проектов Арктики изменится и станет более вероятностной и нестационарной: уже явно обозначился тренд ухода от сухопутной к водной, морской и речной, средам в трассировке новых транспортных маршрутов в мировой Арктике. В этом смысле модное сегодня сравнение освоения Арктики с освоением космоса и глубин мирового океана хорошо передает характер новой среды развертывания экономической активности в Арктике, которая постепенно начинает преобладать.

Глобальные изменения природной среды и климата выдвигают на первый план инфраструктурные мегапроекты, которые либо пролегают в арктических морях, Северном Ледовитом океане, Северном морском пути или Северо-Западном проходе, либо имеют выход, приурочены к арктическим морям и морским портам. Это становится характерной тенденцией на ближайшую перспективу в глобальной Арктике.

Глобализация в прежней англосаксонской версии, утверждаемая в последние десятилетия, исчерпала себя. Порождаемые ею конфликты и противоречия между странами слишком велики. Для Арктики это означает, что новые мегапроекты будут реализованы либо уже в новой, китайской, версии глобализации – как составная часть инфраструктурной инициативы «Один пояс – один путь», либо как внутренняя повестка крупных арктических федераций, как

плод и результат их национальных усилий, с опорой на собственные силы и ресурсы.

Однако здесь нужно сделать оговорку. Новые потребители арктических товаров и услуг из азиатских стран – Китая, Индии, Республики Корея, Сингапура, Вьетнама и др. – уже физически и виртуально присутствуют в Арктике как инвесторы, туристы, исследователи и политики. И эта тенденция ввиду быстрого роста среднего класса в этих странах будет усиливаться. Несомненно, они станут носителями (или окажут воздействие) новых приоритетов, ценностей и даже вкусов (спрос на холод, снег и зиму) во многих арктических проектах, в том числе и транспортных. Неизбежно возвышение Арктики в Азии, которая (прежде всего российский Таймыр) станет самой быстро развивающейся частью циркумполярного Севера. А это означает, что самые разнообразные транспортные проекты «из Азии в Азию» (морские, воздушные, речные), то есть из арктической в южную и юго-восточную Азию, имеют высокие шансы осуществиться.

Макрорегиональные драйверы развития арктических транспортных проектов связаны, прежде всего, с межконтинентальным транзитом грузов и людей. Российские реалии последних 20 лет показывают, что ожидания нулевых годов относительно того, что именно транзит обеспечит основную загрузку Северного морского пути, не оправдались. В среднесрочном будущем ввиду обозначившейся тенденции к автономизации рынков и суверенизации арктических стран, ухода от экономического либерализма к дирижизму, логичнее ожидать более быстрого развития каботажных, отрезковых, внутристрановых перевозок в Арктике, чем бурного развития международного транзита.

Именно национальные драйверы, сила желания транспортно-го обустройства своей Арктики крупных арктических федераций будут главными факторами развертывания новых и модернизации существующих трасс и баз освоения. И этому уже есть многочисленные подтверждения.

Построенный новый порт Сабетта в российской Арктике – потенциально стыковочный хаб между внутриматериковыми же-

лезнодорожными магистралями и Северным морским путем; обсуждаемые планы превратить поселок Ном на Аляске в крупный стратегический морской порт США в Арктике и др. Эти тенденции обозначают стремление крупных арктических стран в ближайшие 10–15 лет провести «досборку» тех элементов национальной транспортной инфраструктуры, которые ранее были отложены. И они ярко обозначают тренд к суверенизации, который обозначается в поведении арктических федераций.

Поэтому можно увидеть двойственную природу в обозначаемых уже сегодня и, несомненно, имеющих значительные потенциал к пролонгации процессах: с одной стороны, транспортные проекты будут укреплять международные связи Арктики с основными потребителями в Азии, Европе, Америке; с другой стороны, очень велики будут тенденции к суверенизации, укреплению национальной целостности и контроля над своими арктическими территориями. В России это проявится в новых транспортных проектах, которые скрепляют муниципалитеты арктического фасада (например, возможны регулярные или чартерные панарктические авиарейсы), в штате Аляска США в формировании новых морских портов, в северной Канаде – в стремлении уменьшить американскую «опеку» Северо-Западного прохода. Сухопутные транспортные проекты в Арктике в большинстве случаев будут не «гринфилд», а «браунфилд», то есть будут представлять собой «вставные отрезки», достройку уже существующих автомобильных и железнодорожных магистралей, чтобы обеспечить их новую сквозную транзитность, ранее прерванную участками бездорожья.

К этой оценке обязательно нужно добавить элемент неожиданности и непредсказуемости, который всегда велик в любом проекте, в том числе транспортном, в Арктике. Здесь броски от забвения к гиперактивности в экономическом развитии абсолютно естественны. Поэтому невозможно исключать возникновения вдруг абсолютно нового, «сюрпризного» транспортного проекта, который окажет существенное влияние на весь контекст развития глобальной Арктики.

Инфраструктурные мегапроекты глобальной Арктики всегда реализуются в атмосфере дискуссии: развивать или консервировать, сохраняя нетронутыми эти экстремальные пространства Земли? Автор убежден, что Арктика дана человечеству не только для того, чтобы ею любоваться, но и чтобы тренировать свою смелость, мужество и интеллект в ресурсном освоении этого последнего фронта Земли.

## **ГЛАВА 4. Северный морской путь: возможности и риски развития транзитного потенциала России**

### **Роль транспорта в экономике**

Общественное разделение труда – объективная основа возникновения обменных потоков между экономическими подпространствами, которые могут быть представлены отдельными домохозяйствами, предпринимательскими организациями, отраслями, регионами, государствами и целыми континентами. Международное разделение труда, действуя совместно с ростом потребления, формирует процесс глобализации как процесс взаимного сотрудничества государств, процесс совместного использования результатов научно-технического прогресса и интеллектуальной деятельности, процесс совместного экономического роста. Как следствие, наблюдается развитие и усиление процессов, увеличивающих интерес экономик к наиболее эффективным транспортным путям и к формированию на их базе интегрированных цепочек поставки.

В глобальном мире транспорт играет значительную и все более нарастающую роль. С точки зрения глобальной цепи поставки конечная цена товара состоит из двух частей – собственно потребительской ценности товара и издержек на обеспечение доступности товара для заинтересованного в нем потребителя. Эффективное управление глобальными цепями поставки нацелено, прежде всего, на повышение относительной ценности товара в сравнении со стоимостью его доставки в конечной цене товара. Доставка товара потребителю, решая задачу доступности товара для потребителя, одновременно увеличивает долю непроизводительных издержек в конечной цене товара и ложится дополнительным бременем на потребителя. По этой причине одна из важнейших составляющих конкурентоспособности производителя – способность качественно решить задачу доступности товара при минимально возможном росте конечной цены для потребителя. Обеспечивая движение мировых товарных потоков, транспортная отрасль формирует значительную долю конечной цены товара.

Существуют четыре метода оценки доли транспортной отрасли в валовом внутреннем продукте (ВВП), приведенные в литературе<sup>1</sup>:

- 1) по стоимости договоров транспортирования грузов;
- 2) по суммарной стоимости наемных и собственных транспортных услуг;
- 3) по суммарным транспортным расходам домохозяйств;
- 4) по стоимости спроса на транспортные услуги.

Первый метод оценивает долю транспортных услуг в ВВП на уровне 2,5%. Второй метод добавляет к оценке 2%. Третий метод увеличивает долю еще на 6,5%, итого суммарный вклад транспортных услуг в ВВП может достичь 11%. Четвертый метод оценивает вклад транспортных услуг в ВВП на уровне 10–11%.

В России обычно считается, что в конечной стоимости продукции стоимость транспортных услуг может составлять от 15 до 20%. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., подготовленная Министерством транспорта РФ в 2008 г.<sup>2</sup>, предполагает снижение общих транспортно-логистических издержек от 20% в 2011 г. до уровня 10% в конечной цене товара к 2030 г. При этом за счет развития транспортных технологий ожидается, что доля транспорта в структуре валового внутреннего продукта сократится с 6,2% в 2010 г. до 4% в 2030 г. Текущий уровень транспортных издержек в России заметно выше, чем в развитых странах<sup>3</sup>, что негативно влияет на конкурентоспособность российской продукции. Качество транспортных услуг в России ограничи-

---

<sup>1</sup> *Wells J.* The Role of Transportation in the US Economy. Presentation to the National Surface Transportation Policy and Revenue Study Commission. 2006. 26 p.; *Han X., Fang B., Chen D., Sloboda B.* Household-Provided Transportation: An Extension of the TSAs // *Journal of Transportation and Statistics.* 2002. Vol. 5. No. 2/3. Pp. 1–18.

<sup>2</sup> Об утверждении Транспортной стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р (в ред. от 12.05.2018 № 893-р). URL: <https://docs.cntd.ru/document/902132678> (дата обращения: апрель 2021).

<sup>3</sup> *Transport Costs and Specialization // Reshaping Economic Geography: World Development Report 2009.* Washington: World Bank Group, 2008. Pp. 170–196. [https://doi.org/10.1596/978-0-8213-7607-2\\_ch6](https://doi.org/10.1596/978-0-8213-7607-2_ch6)

вает возможность их экспорта, и в 2011 г. сальдо внешней торговли России в сфере транспортных услуг стало отрицательным. Заслуживает внимания, что Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. до недавнего времени не планировала использование Северного морского пути в качестве транзитной магистрали. Например, в версии 2014 г. в целевом разделе «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» индикатор «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации», планирующий объем транзита в миллионах тонн на период до 2030 г., равен сумме транзита железнодорожным и автомобильным транспортом.

### **Транзитный ресурс России**

Территория России с XVIII в. представляет собой препятствие для товарных потоков между странами Европы и Азии. Товарные потоки между Европой и Азией всегда имели огромное значение для экономик обоих макрорегионов. Около 1750 г. на территории Китая было сосредоточено оценочно около 30% мирового промышленного производства, а в сумме Индия и Китай производили около половины мирового ВВП<sup>1</sup>. Однако серьезных попыток реализовать свое позиционное преимущество сделано не было, и логистика товарных потоков между Китаем и Европой опиралась на морской путь по южным морям, сначала – вокруг Африки, в более позднее время – через Суэцкий канал.

Товарный поток, пересекающий государственную границу, становится объектом воздействия трансграничных логистических разрывов, представляющих собой скачкообразное изменение логистической среды<sup>2</sup>. Трансграничные логистические разрывы бывают нескольких видов:

---

<sup>1</sup> Maddison Historical Statistics / Groningen Growth and Development Centre. 2020. URL: <http://www.ggdc.net/maddison/maddison-project/home.htm> (дата обращения: апрель 2021).

<sup>2</sup> Лазарев В.А. Северный морской путь как фактор притяжения товарных потоков из Северо-Восточной Азии // Регионалистика. 2019. Т. 6. № 6. С. 77–87. <https://dx.doi.org/10.14530/reg.2019.6.77>

1. *Институциональный* – изменение институциональных условий, в среде которых движется товарный логистический поток. Источник институционального разрыва – разные государственные политики государств по разные стороны границы по отношению к одному и тому же логистическому потоку. Например, для логистического потока, состоящего из произведенных в КНР товаров и пересекающего российско-китайскую границу в направлении КНР – Россия, на территории КНР до пересечения границы будет действовать режим, благоприятствующий движению, а после пересечения границы, на территории России – режим, препятствующий движению.

2. *Технологический* – изменение характеристических признаков инфраструктуры, обеспечивающей движение логистического потока. Источник технологического разрыва – разные национальные технологические политики государств, вызванные, прежде всего, историческими причинами. Проявляется технологический разрыв в форме различных технологических ограничений и вытекающих из них механизмов регулирования деятельности транспортных систем. Типичным примером технологического разрыва является разная колея железных дорог в России и государствах, не входивших в СССР. В силу ряда причин Россия отказалась от использования европейского размера колеи и строила железные дороги с колеей 1524 мм (с середины XX в. – 1520 мм). По этой причине, а также из-за различающихся требований к железнодорожным вагонам, при пересечении границы России товары приходится перегружать в вагоны с соответствующей колеей.

3. *Социально-экономический* – скачкообразное изменение социально-экономических условий, которые обеспечивают движение логистического потока. Источник социально-экономического разрыва – особенности квалификации рабочей силы по разные стороны границы, шаблоны поведения бизнеса, национальные особенности факторов риска и методов обеспечения безопасности.

Трансграничные логистические разрывы невозможно исключить, но можно существенно уменьшить их влияние на логистический поток. Приемлемым механизмом являются межгосударственные соглашения между пограничными государствами. Проще

всего уменьшить влияние институционального разрыва, любая политическая проблема может быть решена политической инициативой. Однако со стороны России было предпринято не много усилий для того, чтобы реализовать свое выгодное геополитическое положение, став мостом между странами Европы и Азией – азиатским промышленным центром<sup>1</sup>.

Когда говорят о транзитном потенциале России, прежде всего, имеют в виду возможности Транссибирской магистрали, связавшей территорию России в направлении восток-запад и построенной между 1891 и 1905 гг. Впоследствии магистраль достраивалась, модернизировалась, но в основе своей осталась неизменной – двухпутная железная дорога без параллельных путей на участке от Урала до восточного терминала – Владивостока. Наличие единственного пути в каждом направлении устанавливает объективное ограничение годовой пропускной способности или числа составов, которые могут проследовать в одном из направлений Транссибирской магистрали. Пропускная способность магистрали может быть оценена исходя из следующих соображений:

- имеется ограничение по длине состава;
- имеется ограничение по скорости состава;
- имеется ограничение по интервалу времени между составами.

Если учесть ограничение по максимальной загрузке одного состава, можно оценить предел годовой провозной способности Транссибирской магистрали.

Длина состава установлена требованиями РЖД и не должна превышать 71 условный вагон, то есть при длине условного вагона 14 метров и с учетом длины локомотива общая длина состава немного превысит 1000 метров.

---

<sup>1</sup> *Иваненко М.А.* Реализация транзитного потенциала Российской Федерации на основе развития международных транспортных коридоров // Вестник университета. 2017. № 4. С. 120–124; *Фисенко А.И.* Пространственное планирование и прогнозирование развития морских портов и основные экономические тенденции их развития в Российской Федерации // Трансграничная экономика. 2019. № 3. С. 11.

В настоящее время средняя скорость движения может быть оценена на основании технической скорости движения, составившей в среднем 46,8 км/ч в течение 2020 г. и начала 2021 г. Техническая скорость включает затраты времени на разгоны и торможения. Для грузового состава максимальная скорость на перегонах значительно выше, но из-за сложности трассы Транссибирской магистрали и специальных требований к сооружениям и устройствам инфраструктуры не может превысить 90 км/ч. Следует отметить, что изменение скорости движения не влечет изменения годовой пропускной способности магистрали, но влияет на допустимый минимальный интервал между движущимися транспортными средствами.

Интервал движения составов кажется величиной, которая может быть эффективно уменьшена для повышения пропускной способности Транссибирской магистрали. Однако интервал движения не может быть уменьшен существенно без кардинальных изменений транспортной инфраструктуры в зоне Транссибирской магистрали, а именно массового строительства путепроводов для автомобильного транспорта. Минимальный интервал движения между составами определяется интервалом безопасности, который включает:

- запас времени на торможение состава;
- запас времени на реакцию машиниста и подготовку тормозов состава к действию;
- запас времени на передачу информации о возникновении препятствия на путях при помощи систем железнодорожной автоматики.

Исходя из данных<sup>1</sup> для грузовых составов, движущихся со скоростью от 60 до 90 км/ч, минимальное «окно», включающее как зоны безопасности впереди и позади состава, так и сам движущийся состав, составляет около 3 минут. Однако, поскольку Транссибир-

---

<sup>1</sup> *Иванов А.А., Легоньков А.К., Молодцов В.П.* Передача данных с устройств оборудования переезда аппаратурой АПК-ДК при отсутствии физической линии и круглосуточного дежурства // Автоматика на транспорте. 2016. Т. 2. № 1. С. 65–80; *Германенко О.А.* Определение времени вступления поездов на переезд в зависимости от скорости их движения. Часть 3 // Сборник научных трудов ДониЖТ. 2006. № 7. С. 61–70.

ская магистраль делит Сибирь и Дальний Восток на две части – к северу от магистрали и к югу от нее, такой интервал делает невозможным пересечение железнодорожных путей автотранспортом в тех местах, где не построены путепроводы. Наличие автомобильных переездов на одном уровне с полотном железной дороги требует, чтобы эти переезды были гарантированно открыты в течение как минимум трехминутных интервалов времени, с учетом времени, требуемого для безопасного пересечения зоны переезда шириной порядка 12–15 метров автотранспортом и ликвидации нештатных ситуаций. Это означает, что при двух направлениях движения железнодорожных составов интервал движения может быть определен как сумма двойного минимального окна движения состава и интервала гарантированного открытия переезда, итого  $2 \times 3 + 3 = 9$  минут. С учетом технологического запаса 20% минимальный интервал может быть установлен на уровне 12 минут. Следовательно, теоретический предел годовой пропускной способности Транссибирской магистрали может быть оценен величиной 43 800 составов в каждую сторону.

Оценить провозную способность Транссибирской магистрали гораздо сложнее в силу следующих причин.

1. По Транссибирской магистрали движутся как грузовые, так и пассажирские составы. Расписание пассажирских составов нерегулярно, меняется в течение года, могут назначаться дополнительные поезда или удаляться из расписания поезда с малым заполнением, в том числе внутрирегионального сообщения. В целом не менее 10% потенциального годового ресурса Транссибирской магистрали занято пассажирскими поездами.

2. Требования специальных ведомств, в том числе Министерства внутренних дел РФ, Министерства по чрезвычайным ситуациям РФ, Министерства обороны РФ. Эти требования практически невозможно оценить, возможно, они занимают еще не менее 5% потенциального годового ресурса магистрали.

3. Фактическая пропускная способность измеряется в тоннах перевезенного груза, но разные грузы по-разному используют потенциал провозной способности. Стандартный состав максимальной

длины из полувагонов типа 12-132, 12-1302, загруженных углем, будет состоять из 71 полувагона с загрузкой порядка 65 т каждый, всего 4600 т груза на один состав. Состав максимальной длины из усиленных 80-футовых фитинговых платформ типа 13-7024, 13-7041, загруженных 40-футовыми контейнерами, будет состоять из 38 единиц загрузкой не более 58 т каждая, без учета веса контейнеров, всего 2200 т полезного груза на состав. Если же учесть, что гомогенная загрузка 40-футовых контейнеров на морском транспорте составляет 20 т, то перевозимый с морского направления полезный груз уменьшится до 1500 т на один состав.

Попробуем оценить верхний предел провозной способности Транссибирской магистрали на основании вышеприведенных соображений. Пропускную способность в 43 800 составов уменьшим на 15% за счет пассажирского сообщения и требований ведомств. Среднюю полезную загрузку состава оценим в 3000 т. Тогда предельная провозная способность Транссибирской магистрали составит около 112 млн т в одном направлении. При этом по данным РЖД в 2018 г. по Транссибу в адрес дальневосточных портов было перевезено 99 млн т грузов. Это означает, что Транссибирская магистраль в 2018 г. работала на 90% предельной провозной способности. Таким образом, Транссибирская магистраль имеет неиспользованные резервы на уровне 10–20 млн т и не может предложить значительных возможностей для транзита. Как следует из ранее написанного, магистраль имеет резервы, но для их реализации требуется дорогостоящая модернизация дорожной инфраструктуры. Если на всем протяжении Транссибирской магистрали удастся ликвидировать автомобильные переезды на уровне железнодорожного полотна и заменить их путепроводами, предел ее пропускной и провозной способности может вырасти втрое.

Вторая составляющая транзитного потенциала России – Северный морской путь (СМП), представляющий собой короткий и безопасный логистический канал для товарного потока из Азии в Европу<sup>1</sup>. Однако до недавнего времени эта возможность носила

---

<sup>1</sup> *Фисенко А.И.* Северный морской путь: общие и особенные интересы России и Китая // Транспортное дело России. 2017. № 6. С. 108–110.

скорее гипотетический характер, поскольку до 2014 г. тарифы за ледокольное сопровождение по СМП носили запретительный характер. Постановлением Федеральной службы по тарифам от 26 июля 2005 г. № 322-т были установлены тарифы за ледокольное сопровождение в расчете на тонну перевозимого судном груза. Таким образом, за каждый 20-тифутовый контейнер, загруженный в среднем 15 т товара, перевозимый на судне по СМП, требовалось заплатить более 15,5 тыс. руб., или около 430 долл. США. Такие расходы делали коммерческую эксплуатацию СМП невозможной<sup>1</sup>. Однако подход Правительства РФ существенно изменился в 2014 г., когда были введены в действие новые тарифы за ледокольное сопровождение, привязанные не к грузу, а к размеру и типу судна (постановление Федеральной службы по тарифам от 4 марта 2014 г. № 45-т/1). С этого момента страны Азии стали проявлять некоторый интерес к участию в развитии нового логистического маршрута<sup>2</sup>.

Экономическая оценка показывает значимый эффект от использования этого маршрута для стран, решившихся на эксплуатацию СМП<sup>3</sup>. Логистический маршрут, связывающий страны Северо-Восточной Азии с западным побережьем Европы через Суэцкий канал, сегодня занимает 35–45 суток, в то время как по СМП может занять не более 25 суток с учетом задержек, связанных с метеоусловиями. СМП свободен от пиратов, следовательно, грузам не потребуется дополнительная страховка. В силу более короткого пути фрахт

---

<sup>1</sup> Lazarev V.A., Fisenko A.I. Potential Benefits of Russian Northern Sea Route in Global Supply Chain // *Advances in Economics, Business and Management Research*. Vol. 38. Pp. 399–404. <https://dx.doi.org/10.2991/ttiess-17.2017.66>

<sup>2</sup> Луговец А.А., Фисенко А.И. Трансформация экономических интересов и перспективы развития морских портов Дальнего Востока // *Морские интеллектуальные технологии*. 2016. № 1-3 (33). С. 344–350; Фисенко А.И. Пространственное планирование и прогнозирование развития морских портов и основные экономические тенденции их развития в Российской Федерации // *Трансграничная экономика*. 2019. № 3. С. 11.

<sup>3</sup> Лазарев В.А., Фисенко А.И. Транзитный потенциал Северного морского пути // *Морские интеллектуальные технологии*. 2020. № 1 (47). С. 257–261.

может быть дешевле до 25%, в том случае с учетом использования более дорогих в эксплуатации судов. Расчеты показывают, что расходы на ледокольное сопровождение судна по СМП не превысят суммы страховой премии от пиратских рисков и тарифа за прохождение Суэцкого канала.

Правильная организация перевозок по СМП может сократить время доставки в еще большей степени. Обычно под СМП понимают полный морской маршрут от порта Азии до порта Северной Европы, чаще всего до Гамбурга. Однако, возможен более эффективный путь для товарного потока. Этот путь предполагает морской маршрут от портов Азии до западного узла СМП – порта Мурманск, а далее автотранспортом или железной дорогой до места назначения в Европе. Такой маршрут позволит сократить время в пути до 15 суток на морском сегменте и до 3–5 суток на наземном сегменте, что в целом составит от 18 до 22 суток в пути, или вдвое быстрее, чем по традиционному маршруту через Суэцкий канал. Вдвое быстрее также означает значительное уменьшение расхода топлива и выбросов парниковых газов.

### **Государственное участие в развитии Северного морского пути**

Признавая важность и необходимость развития СМП, Правительство РФ в дополнение к Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года и Основам государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу, приняло после 2014 г. ряд документов<sup>1</sup> и го-

---

<sup>1</sup> Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу: утверждены Президентом Российской Федерации 18 сентября 2008 г. № Пр-1969. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_119442/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_119442/) (дата обращения: апрель 2021); О внесении в Госдуму законопроекта о полномочиях госкорпорации «Росатом» в сфере развития и функционирования Северного морского пути и прилегающих территорий: распоряжение Правительства Российской Федерации от 6 июля 2018 г. № 1374-р. URL: (дата обращения: апрель 2021); О создании федерального государственного казенного учреждения «Администрация Северного морского пути»: распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 марта 2013 г. № 358-р. URL:

сударственных программ (ГП), предусматривающих дальнейшее развитие и освоение арктического региона и его континентального шельфа, базовое инвестирование в объекты транспортной и логистической инфраструктуры в акватории российского участка СМП, строительство новых атомных ледоколов, использование новых технологий и экологической защиты для использования в районах Арктики и Крайнего Севера.

Таковыми основными документами, в частности, стали:

1) постановление Правительства РФ от 21.04.2014 г. № 366 (в ред. от 17.12.2014 г.) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года (с изменениями на 31 марта 2020 года)», которое предусматривает развитие морских портов, аэропортов, средств навигации и гидрографии, создание современной информационной и телекоммуникационной инфраструктуры, обеспечение мер экологической безопасности, строительства жилья и многое другое. Объем финансирования по этой ГП – более 200 млрд руб.;

2) постановление Правительства РФ от 2 июня 2014 г. № 506-12 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие атомного энергопромышленного комплекса», которая предусматривает строительство 3-х атомных ледоколов с вводом двух из них в эксплуатацию до 2020 г. (универсальные атомные двухосадочные ледоколы проекта 22220 (ЛК-60Я) мощностью 60 МВт). Проект размещен на ООО «Балтийский завод – Судостроение», в т. ч. заводской № 05706 (заложен 05.11.13 г. – ледокол «Арктика», уже прошел ходовые испытания, в т. ч. через Северный полюс), заводской № 05707 (ледокол «Си-

---

<http://government.ru/docs/843/> (дата обращения: апрель 2021); О Стратегии развития морской деятельности в РФ до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 8 декабря 2010 г. № 2205-р. URL: <http://base.garant.ru/2173572/> (дата обращения: май 2021); Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути: постановление Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2020 г. № 1487. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74564152/> (дата обращения: май 2021).

бирь») и заводской № 05708 (подписан контракт на ледокол «Урал»). Общий объем инвестиций – около 100 млрд руб.;

3) Комплексный проект развития Северного морского пути, подписанный Председателем Правительства РФ Д. Медведевым 8 июня 2015 г. Этот проект ставит цель увеличение транзитного грузопотока по СМП 20 раз, а также предусматривает развитие навигационного и гидрографического обеспечения СМП, и разработку проекта ледокола-лидера мощностью 130 МВт. Особое внимание уделено в указанном проекте готовности сил по ликвидации разливов нефти и аварийных ситуаций в Арктике. Отдельным разделом выделена составляющая Министерства обороны РФ;

4) Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г., определяющая основные направления развития российской Арктики на период до 2020 г., и создающая основы для разработки новой стратегии на период до 2035 г.

После падения объема грузовых перевозок в 1990-х гг. более чем в четыре раза по сравнению с 1980-ми гг., сегодня в Арктике наблюдается постепенное восстановление объемов перевозок, рост транзитного грузопотока (в основном за счет сырьевых компаний), и строительство новых инфраструктурных объектов в акватории СМП. Во многом это связано с благоприятной ледовой обстановкой в Арктике в последние 10–15 лет. «Отметим при этом, что сегодня лидером по перевозкам углеводородов морем является ПАО «Совкомфлот», а одним из крупнейших операторов контейнерных перевозок через Дальний Восток РФ по внешне-торговым морским линиям в/из стран Азии и АТР, по каботажным морским линиям и по железной дороге, а также крупнейшим портовым контейнерным оператором Дальнего Востока выступает ПАО «Дальнево-сточное морское пароходство» (ТГ FESCO)».

### **Риски организации судоходства по Северному морскому пути**

Среди рисков организации судоходства по СМП выделяются следующие.

### *1. Отсутствие графика ледокольной проводки и согласованной организации движения судов по СМП.*

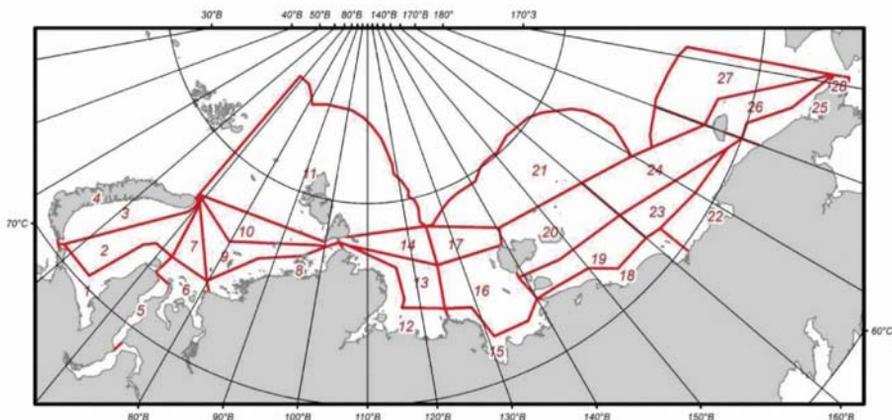
В настоящий момент ледокольная проводка в российской Арктике осуществляется атомными ледоколами «Таймыр», «Вайгач», «Ямал» и «50 лет Победы». ФГУП «Росатомфлот» («Атомфлот») (как и другие операторы флота) имеет график ремонта и технического обслуживания ледоколов, а также обязательства перед государством по выполнению работ определенных «Расстановкой ледокольного флота РФ» ежегодно утверждаемой Федеральным агентством морского и речного флота (Росморречфлотом). Это, как минимум, устье и участок р. Енисей до п. Дудинка, Обская губа на подходах к порту Сабетта, развертывание и эвакуация полярных станций, и обеспечение высокоширотных научных экспедиций. Все эти работы являются базовыми, утвержденными Росморречфлотом, и их выполнение без атомных ледоколов невозможно. Соответственно к транзитным проводкам атомные ледоколы могут приступить только после окончания зимней навигации в этих районах. Все атомоходы базируются в западном районе СМП (Мурманск), и первая транзитная проводка может быть выполнена только по заприпайной полынье в конце мая – начале июня с учетом фактических ледовых условий. Обычно это занимает не менее 20 суток. Под проводку принимаются только суда высокого ледового класса с возможностью буксировки на коротком буксире («на усах»). Обратная проводка – в западном направлении – возможна после прибытия каравана в район п. Певек (м. Шелагский). При этом время ожидания в точке формирования каравана (ТФК) может доходить до 10–15 суток.

Сегодня, несмотря на то, что Администрация Северного морского пути ежедневно публикует позиции судов и ледоколов в акватории СМП, какого-либо централизованного графика движения флота и предполагаемых проводок не существует. Решающее слово в этом случае принадлежит оператору атомоходов – ГК «Росатом», которая с 2019 г. имеет статус оператора СМП. Очевидно, что при таких условиях гарантировать грузовладельцам регулярность контейнерной линии компании и точные сроки доставки грузов становится весьма проблематичным. Вместе с тем, на наш взгляд, эта задача вполне выполнима.

### *2. Отсутствие проработанных тарифов ледокольной проводки по СМП и их рационального экономического обоснования.*

Определение акватории Северного морского пути и базовые принципы его использования регламентируются в РФ федеральным законом № 81-ФЗ от 30.04.1999 г. «Кодекс торгового мореплавания». Изданным на его основе подзаконным актом, регулирующим плавание по СМП, является приказ Минтранса России от 17.01.2013 г. № 7 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути». На основе указанных выше Правил и с учетом экономических показателей деятельности атомных ледоколов за последние годы была разработана тарифная сетка, вступившая в силу с 2014 г. на основании приказа № 45-т/1 Федеральной службы по тарифам (ФСТ) «Об утверждении тарифов на ледокольную проводку судов, оказываемую ФГУП «Атомфлот» в акватории Северного морского пути», а также отдельного приказа ФТС России от 04.03.2014 г. № 46-т/2 «Об утверждении Правил применения тарифов на ледокольную проводку судов в акватории Северного морского пути». В настоящее время в дополнение к названным принято постановление Правительства Российской Федерации от 18.09.2020 г. № 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути», которое устанавливает порядок организации плавания судов в акватории Северного морского пути, навигационно-гидрографическое обеспечение плавания судов и правила допуска судов, в том числе определяя границы 28 районов акватории Северного морского пути (*рис. 4.1*).

Несмотря на противоположные мнения относительно направлений изменения климата в Арктике, а порой и прямо контрарные прогнозы, вопросы, связанные с применением тарифов на ледокольную проводку судов в акватории СМП, постоянно находятся в центре внимания оператора Севморпути. Действительно, с одной стороны, изменения климата могут, по мнению специалистов, в случае продолжения потепления уже к 2022 г. обеспечить «безледокольное» плавание в Карском море судам класса Arc7 (с ледопродолжительностью до 1,5 м).



*Рис. 4.1. Схема расположения районов акватории Северного морского пути*

*Источник:* Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути: постановление Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2020 г. № 1487. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_362718/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_362718/) (дата обращения: апрель 2021).

С другой стороны существуют и противоположные прогнозы – в ближайшие 5 лет начнется похолодание и восстановится режим, характерный для конца прошлого века, когда в том же Карском море ледокольная проводка требовалась с декабря по май. Соответственно в восточном секторе СМП (восточный сектор российской Арктики) в таких прогнозах толщина ледового покрова будет колебаться от 2 до 3 м, следовательно, будут меняться и требования к мощности ледоколов. При этом и ученые, и специалисты отмечают, что арктические навигации последних лет показали, что в действующих климатических условиях плавание грузовых судов по СМП в различные порты Юго-Восточной Азии, по сравнению с плаванием через Суэцкий канал, сокращает время в пути от 7 до 22 дней, что является одним из важных экономических преимуществ этого маршрута. Вместе с тем, действительно, нужно признать, что сейчас для грузоотправителей не столь важно время доставки, например, контейнера. Они даже сознательно замедляют скорость

движения своих судов до 15–17 миль/час (и даже – до 7–9 миль/час при необходимости интенсивного маневрирования) при максимально возможной скорости в 28 миль/час. Это позволяет им значительно экономить на топливе. Поэтому с этой точки зрения выигрыша во времени СМП большой выгоды не несет. Тем не менее, сокращение морского сегмента пути втрое в любом случае приведет к существенной экономии топлива.

При этом плата за ледокольную проводку судов по СМП (с учетом нового гибкого тарифа) может быть (по самым оптимистичным прогнозам) приравнена к плате за проход по каналу. Другими, заслуживающими внимания, преимуществами указанного маршрута могут быть и нетарифные преференции (например, безопасность).

*3. Неготовность инфраструктуры СМП к возникновению и нейтрализации аварийных ситуаций и проведению аварийно-спасательных работ (АСР).*

По состоянию на сегодняшний день аварийно-спасательное дежурство в Арктике несут линейные ледоколы (в период навигации – на основе договора с Морспасслужбой Росморречфлота РФ). На ледоколе базируется группа специалистов, здесь же находится комплект водолазного оборудования и станция по ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов. Однако до сих пор в законодательстве Российской Федерации отсутствует эффективный механизм компенсации расходов судовладельцев за спасение людей, а стоимость спасенного имущества зачастую не покрывает затрат на его обеспечение.

Отдельный вопрос – это вопрос о возможностях авиации МЧС РФ по эвакуации пострадавших. Как известно, акватория СМП, – это настолько обширная территория, что ряд районов находится вне зоны действия его дежурных вертолетов по дальности полета. Соответственно необходимо предусмотреть насыщение акватории специализированными спасательными судами, укомплектованными вертолетами бортового (ледокольного) базирования, способными эвакуировать пострадавших в кратчайшее время. В связи с этим, было бы целесообразно детально рассмотреть вопрос о возможности создания специализированной авиакомпании, на-

пример, на основе, или с участием ГК «Росатом»), а также строительстве специализированных спасательных судов (в т. ч., возможно, и на условиях государственно-частного партнерства, и проработать законодательный механизм компенсации расходов частных судовладельцев в случае привлечения их к спасательным операциям). Инициативу в этом вопросе, на наш взгляд, могли бы проявить Министерство транспорта РФ и ФГУП «Росатомфлот».

На период до 2022 гг. в Арктической зоне РФ МЧС РФ планирует построить 10–12 аварийно-спасательных центров. Первые из них уже открылись в Нарьян-Маре и Мурманске; четыре в районах Дальнего Востока: один в поселке Тикси (Республика Саха (Якутия), и три в Чукотском автономном округе (ЧАО) – в городах Анадырь, Певек и поселке Провидения. Кроме этого, центры будут построены в Дудинке, Архангельске, Надыме, Воркуте и двух других арктических портах. При этом необходимо обеспечить в каждом порту технические возможности для гарантированного и своевременного предоставления услуг лоцмана, ледокольной поддержки и проводки, возможность предоставления стандартных для международной практики услуг, согласно обоснованным пожеланиям клиентов по их объему и тарифам.

*4. Низкая достоверность гидрометеорологической и навигационной информации, в том числе по данным авиаразведки.*

Большое значение для развития СМП имеет навигационно-гидрографическое обеспечение, которое является составной частью системы безопасности судоходства. На сегодняшний день для арктических морей уже издано 747 открытых навигационных морских карт, 19 руководств и пособий для плавания. Установлено 1555 объекта различных средств навигационного оборудования. В этом направлении ведутся серьезные работы. В частности, в ближайшее время планируется в основном завершить развертывание сети контрольно-корректирующей станций ГЛОНАСС/GPS вдоль основных трасс СМП, обеспечивающих работу систем в дифференциальном режиме. Однако, вся система навигационно-гидрографического обеспечения в Арктике требует модернизации и, в первую очередь, обновления имеющейся навигационно-гидрографической информации.

В настоящее время в акватории СМП такая информация имеет недостаточную достоверность и ограниченную доступность для капитанов и судовладельцев (даже со спутников). Это объясняется сложными климатическими условиями высокоширотных районов и «затеняемостью» поверхности воды в Арктике облаками нижнего яруса. В то же время авиаразведка в Арктике на регулярной основе в настоящий момент не производится и (или) выполняется только по специальному заказу. Поэтому для обеспечения линейного судоходства по СМП необходимо организовать регулярную авиаразведку, или, по крайней мере, авиаразведку зон наиболее интенсивного движения судов. Эта задача может быть возложена или на Администрацию СМП, или на оператора СМП.

*5. Недостаточные возможности арктической инфраструктуры по обеспечению снабжения судов.*

В настоящий момент инфраструктура СМП не позволяет оказывать судовладельцу каких-либо регулярных и надежных по получению услуг по снабжению и бункеровке судов. В связи с этим, представляется необходимым определить ключевые порты на побережье СМП, на базе которых создать своеобразные «опорные пункты» по обслуживанию флота, как транзитного, так и осуществляющего завоз грузов в Арктику. Такими ключевыми портами, «опорными пунктами» на трассе СМП могли бы, например, стать Певек, Тикси и Диксон.

Опорные пункты – это своеобразные центры так называемых «опорных зон» развития в арктических регионах России. «Опорные зоны» – один из ключевых терминов новой отечественной стратегии развития Арктики. Согласно этой стратегии вся Арктическая зона РФ подразделяется на 7 географических сегментов – «опорных зон» (Кольская, Архангельско-Ненецкая, Ямало-Ненецкая, Воркутинская, Таймыро-Туруханская, Северо-Якутская, Чукотская и – как проектный вариант – Карельская, восьмая), каждый из которых будет рассматриваться как отдельный масштабный проект. В рамках этих сегментов предполагается организовать тесное взаимодействие между государством и бизнесом, сформировать промышленно-сырьевые кластеры, создать научно-производственные цепочки.

Иными словами, на смену отраслевому принципу развития Арктики должен прийти географический принцип развития.

Кроме того, для успешного функционирования СМП необходимо комплексное развитие транспортно-логистических структур в прилегающих к Арктике регионах. Сегодня действует государственная программа по развитию Арктической зоны РФ, общий объем финансирования которой составлял первоначально на период 2014–2020 гг. около 2 трлн руб. Программа претерпела несколько изменений, последнее из которых определено Постановлением Правительства Российской Федерации от 31.03.2020 г. № 381, которое сократило бюджетные ассигнования до уровня немногим менее 7 млрд руб. Госпрограмма включает в себя четыре подпрограммы: «Развитие приоритетных секторов экономики Арктической зоны Российской Федерации», «Развитие опорной арктической инфраструктуры», «Развитие локальной арктической инфраструктуры жизнеобеспечения», «Обеспечение реализации государственной программы». Очевидно, что выполнение этих подпрограмм и развитие СМП в целом невозможно без модернизации его портов.

Восстановление функций и расширение возможностей СМП как наиболее перспективного высокоэффективного и безопасного транспортного коридора предполагает в период 2020–2024 гг. как модернизацию действующих арктических портов, например, портов Хатанга, Тикси, Певек, Дудинка, Диксон, так и создание новых портовых (или транспортно-логистических) комплексов, рейдовых отгрузочных терминалов, например, таких как Индига, Харасавей, Мурманск, Печенга, Варандей, Сабетта. К основным портам СМП сегодня относятся: Игарка и Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Провидения, а также ряд более мелких портов. Строительство новых и модернизаций действующих стратегических морских портов России в Арктике предполагает и одновременное подведение к ним, прежде всего, железнодорожных магистралей.

Проблема судоходства и налаживания в российской части Арктики эффективного материально-технического снабжения находящегося здесь контингента, как уже упоминалось выше, имеет еще и военное измерение. Возрождение системы военных городков на

Крайнем Севере и общий рост требований к военной безопасности неизбежно отражается и на показателях перевозок военных грузов. Предполагается, что каждый год в России их интенсивность будет увеличиваться на 10–15%. При этом Минобороны РФ не располагает на севере столь мощным вспомогательным флотом, который бы обеспечил необходимые перевозки. Но проблема решается, и в перспективе Северный флот пополнится новыми вспомогательными судами.

*б. Непроработанная политика страхования.*

Сегодня страхование судов, используемых на СМП, выполняется Российским пулом взаимного страхования (Российским ядерным страховым пулом, созданным в 1997 г.). В его составе действуют 22 ведущие российские страховые компании. Ответственность Пула защищена договором перестрахования с тремя западными страховыми компаниями. Пул, имея собственную сеть в 600 портах мира, может взять на себя страхование иностранных судов, используемых на СМП.

Вместе с тем, Правила плавания в акватории Северного морского пути, как в старой редакции, так и в редакции 2020 г.<sup>1</sup> содержат только общие требования к страхованию ответственности судовладельца за ущерб от загрязнения, либо другой причиненный судном ущерб. Страхование самого судна, его машин и механизмов, а также страхование перевозимого груза остается на ответственности участников перевозки.

При этом лимиты ответственности, правила и страховые премии российских страховых компаний и зарубежных страховщиков существенно отличаются. Поэтому для организации регулярного судоходства в Арктике ситуацию необходимо упорядочить, например (как вариант), путем создания совместной страховой компании, оказывающей услуги страхования при плавании в акватории СМП с участием российских и зарубежных страховщиков, а также других уча-

---

<sup>1</sup> Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути: постановление Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2020 г. № 1487. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74564152/> (дата обращения: май 2021).

стников процесса. Оплата такого страхового вноса должна быть обязательной для всех судов, заходящих в акваторию СМП. Средства, полученные от этой деятельности, могли бы быть направлены на содержание ледокольного флота или развитие инфраструктуры СМП.

#### *7. Субъективность позиции судовладельцев.*

Одной из важных проблем организации судоходства в Арктике является также субъективное отношение (мнение) судовладельцев к навигации по СМП как к плаванию в зоне особого риска и необходимость внесения при этом соответствующих оговорок в чартерные контракты. На сегодняшний день известны многочисленные случаи простоя судов и даже отмена прохода СМП из-за единоличного (и не всегда обоснованного) мнения судовладельца о безопасности этого плавания, несмотря на то, что зафрахтованное судно имело действующее разрешение и соответствовало требованиям к проходу. В связи с этим, необходимо усиление влияния Критериев допуска судов на Северный морской путь, предписанных Правилами плавания на условия тайм-чартерных контрактов. Возможно, лучшим решением этой задачи стала бы апелляция к ВМСО, Российской палате судоходства или другим признанным организациям о внесении данного требования в качестве одной из рекомендованной статьи Правил.

Кроме того, известно, например, и то, что многие из крупнейших мировых перевозчиков, включая MSC, Nippon-Lloyd и CMA CGM, исключили возможность использования СМП, опасаясь, что это может нанести ущерб окружающей среде. Тем не менее компании «Maersk» и «COSCO» в 2017–2019 гг. осуществили на маршруте пробные рейсы, а в июне 2019 г ПАО «Совкомфлот» и ПАО «Новатэк» подписали с китайской государственной судоходной группой «COSCO Shipping» и «Фондом Шелкового пути» соглашение о создании совместной судоходной компании «Maritime Arctic Transport».

#### *8. Неудовлетворительное состояние ледокольного флота России.*

Сегодня возраст линейных атомных ледоколов приближается к критическому. Практически все российские атомные ледо-

колы нуждаются в замене в течение ближайших 5–7 лет. К 2022 г., то есть периоду активной фазы освоения шельфа российской Арктики, в строю может остаться только один атомоход, «50 лет Победы». Учитывая, что последний строился почти 20 лет в условиях постоянного дефицита средств, можно понять всю остроту возникающей проблемы. При этом необходимо иметь в виду, что стоимость двухосадочного ледокола может достигать 1 млрд долл. США, а линейного ледокола-лидера – 1,5–2 млрд долл. США.

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года в России предусмотрено строительство трех универсальных атомных ледоколов типа ЛА-60Я проекта 22220 (они уже строятся на «Балтийском заводе» в Санкт-Петербурге, а еще по двум подписаны контракты). По данным «Росатома» атомный ледокол проекта 22220 «Урал» был спущен на воду 25 мая 2019 г. Продолжается строительство второго судна серии, получившего название «Сибирь». Закончено строительство и идут ходовые испытания головного ледокола серии – «Арктика» (спущен на воду в 2016 г., ходовые испытания начаты в 2019 г. 3 октября 2020 г. во время ходовых испытаний «Арктика» достигла Северного полюса). Все три судна должны быть введены в эксплуатацию до 2022 г. Ориентировочная стоимость четвертого и пятого ледоколов составит около 100 млрд руб. (около 1,27 млрд долл. США), из них 45 млрд руб. (572 млн долл. США) будет выделено в виде субсидий из федерального бюджета, а оставшуюся часть «Росатом» профинансирует за счет собственных средств и средств коммерческих банков.

В 2020 г. (начало резки металла для строительства ледокола – 6 июля 2020 г., закладка ледокола – 28 сентября 2020 г.; срок ввода в эксплуатацию – 2027 г.) на заводе ССК «Звезда» (г. Большой Камень, Приморский край) началось строительство атомного ледокола «Лидер». Заказчиком выступила ГК «Росатом». Ледокол строится в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 15.01.2020 № 11 «Об осуществлении бюджетных инвестиций в строительство головного атомного ледокола проекта 10510

«Лидер». Стоимость ледокола составит порядка 127,6 млрд руб., или около 1,62 млрд долл. США. Длина судна – 210 метров. Он будет оснащен двумя атомными реакторами и четырьмя турбинами (мощность – 120 МВт). Как следует из технических данных, благодаря таким параметрам атомоход будет способен прокладывать канал шириной 50 метров, а также ломать лед толщиной до 5 метров. Благодаря вводу в строй этого ледокола станет возможным обеспечить круглогодичную навигацию по Северному морскому пути. К 2033 г. ФГУП «Росатомфлот» планирует начать эксплуатацию трех ледоколов этого проекта (ЛК-120Я). По оценкам экспертов, к 2035 г. в РФ будет работать 35 тяжелых ледоколов.

На сегодняшний день, очевидно, что в основном внутренний и внешний грузопоток по СМП будет представлять собой энергоресурсы – нефть, газ, уголь. По данным Министерства природных ресурсов РФ районы вывоза сейчас делятся на две неравные группы. Во-первых, это объекты, расположенные в Обской губе (Новопортовское месторождение), откуда уже сейчас идет активный вывоз углеводородов; давно ожидаемый проект «Ямал-СПГ», а также его продолжение «Арктик-СПГ-2» (базой которого станет Салмановское нефтегазоконденсатное месторождение). Во-вторых, это пункты в акватории Енисейского залива: Норильск, откуда вывозятся цветные металлы (никель, медь, полиметаллы); Диксон, где строится новейший угольный порт «Чайка», и Пеляткинское месторождение, на котором добывают газовый конденсат. В перспективе, правда, по нашему мнению, отдаленной, сюда может добавиться третий район – Восточно-Сибирское море. Через него по СМП начнут отправлять золото и цветные металлы из Певека.

Пять лет назад, по итогам 2016 г., общий объем транспортируемого морским путем груза из перечисленных мест составлял всего лишь порядка 5 млн т в год, причем 3 млн т из них обеспечивало Новопортовское месторождение (плюс 1 млн т из Норильска и 140 тыс. т конденсата из Пеляткинского месторождения и угля из порта «Чайка»). Однако к 2030 г. ситуация может коренным образом измениться.

Новопортовское месторождение уже к середине 2020-х гг. может выйти на отметку в 5 млн т ежегодно. Оба СПГ-проекта начнут приносить по 17 млн т СПГ, а «Арктик-СПГ-2» может добавить еще 1 млн т газового конденсата. В общей сложности через Обскую губу будет вывозиться около 41 млн т в год, то есть более, чем в 8 раз больше, чем 15 лет назад. В Енисейском заливе также ожидается удвоение объема вывоза с Пеляткинского месторождения – вместо 100 тыс. т пять лет назад оно будет отгружать до 200 тыс. т. Рудный поток из Норильска по прогнозам останется на прежнем уровне – 1 млн т. Отгрузка угля тоже вырастет, вопрос – насколько. Здесь возможны варианты – от 300 тыс. т до почти 30 млн т (по планам ОАО «УК Востокуголь»). Причем выход на 30 млн т угля можно ожидать уже к 2024 г. (очевидно, что это потребует строительства нового флота крупнотоннажных судов высоких ледовых классов – Агс6-7). Тогда грузопоток из Енисейского залива может выйти в 2024 г. на уровень 31 млн т. В сумме общий объем транспортировки природных ресурсов по СМП из этих пунктов уже через 10 лет может достигнуть с примерно 40–42 млн т в год при наиболее вероятном варианте, и 72 млн т – при наиболее оптимистичном варианте (при условии реализации суперпроекта ОАО «УК Востокуголь»). Для освоения Арктики кроме ледокольного флота необходимы крупные и мощные суда технического флота и крановые суда ледового плавания (сейчас в России из этой линейки судов имеется только атомный лихтеровоз «Севморпуть»). Отсутствуют и буровые суда, которые могут работать в тяжелых ледовых условиях. Все это – высокотехнологичные суда с высокой добавленной стоимостью. Надежды на успешное решение этого вопроса дает программа развития транспортного флота за счет средств ресурсодобывающих компаний (например, ПАО «Газпромнефть» и ПАО «ГМК Норильский никель»). Государственная поддержка в этом случае (в виде субсидий) направляется на уплату части процентной ставки по кредитам российских банков на строительство судов на российских верфях под российским флагом.

\* \* \*

В заключение отметим, что превращение Северного морского пути в регулярную морскую трассу вдоль всего побережья Северного Ледовитого океана от Мурманска до Берингова пролива сможет обеспечить России не только экономические, но и существенные геополитические и транспортные преимущества, необходимые для укрепления позиций страны, как в Арктике, так и в мире в целом. А для этого, по нашему мнению, необходимо не только максимально быстро, но и экономически эффективно решить те вопросы, которые были представлены нами как основные риски организации судоходства по СМП и его ледокольного обеспечения по этому маршруту.

## Раздел 2

# ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ И ТИХООКЕАНСКАЯ АРКТИКА

### ГЛАВА 5. Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика: проблемы и механизмы их решения

Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика – есть ли в этих арктических секторах какие-либо специфические проблемы, которые вызывают необходимость рассматривать их в качестве самостоятельных объектов исследования? Мы можем ответить на этот вопрос совершенно определенно – да, есть. Это не только огромный по площади территории и акватории регион мировой Арктики, который занимает примерно 1/6 его часть. Это регион, находящийся на первичных стадиях его освоения и развития, когда еще есть возможность в существенных коррекциях этих процессов с целью повышения их комплексной эффективности не столько в утилитарном по смыслу ее измерении в монетарной выгоде, сколько в измерении приносимой общественной пользы в природно-экологическом и социальном плане.

Каждый из этих секторов имеет свои особенности. Дальневосточный сектор, включающий ЧАО и тринадцать североарктических улусов Республики Саха (Якутия) формируется как крупный узел добычи минерально-сурьевых ресурсов и прибрежная база обслуживания восточной части Северного морского пути. На этой территории сейчас активно происходят интеграционные процессы в решении проблем ее развития. Тихоокеанская Арктика как трансграничный регион, в состав которого, как ниже будет объяс-

нено, включаются со стороны России ЧАО и Камчатский край, а со стороны США – штат Аляска с его грядой Алеутских островов, в настоящее время также находится на начальной стадии его формирования как достаточно взаимосвязанного трансграничного пространственного образования, естественно в рамках тех интеграционных процессов, которые существенно не нарушают национальной юрисдикции составляющих его территорий и акваторий.

Но главное, проблемы этих регионов существуют, и несмотря на их небольшой материальный «вес» в решении арктических проблем в целом, они имеют огромное значение в функциональном плане, являясь регулятором очень многих процессов в зоне мировой Арктики.

### **Естественно-научные подходы к изучению особенностей региона**

В настоящей главе, нисколько не претендуя на какие-либо новшества в соответствующих областях естественных наук, мы ограничимся лишь информацией, извлеченной из работ специалистов в этих научных направлениях. Это требуется для того, чтобы представить наиболее полную картину об изучаемых дальневосточных и северо-тихоокеанских территориях и акваториях, начиная с природно-экологических особенностей их формирования во времени и пространстве. Это важно с позиций более глубокого понимания их дальнейших системных и довольно тесных пространственно-экономических трансформаций и разработки вытекающих из этого понимания необходимых методов и инструментов управленческих процессов в дальнейшем регулировании развития этих территориально-акваториальных систем.

Как ранее отмечалось автором (глава 2), при описании подходов к мониторингу процессов освоения арктических пространств, построенных на приоритете опережающего внедрения научно-технических достижений в системе: «Природа – Человек – Общество», эти процессы начинаются с оценки любой территории по методике *биогеоценозов*, отражающих состояние геологической и биотической сред каждого из рассматриваемых пространственных образований.

*Биогеоценоз*<sup>1</sup> – однородный участок поверхности Земли (вместе образуют биоценотический покров Земли) с определенным составом живых организмов и неживой окружающей среды, связанными потоками вещества, энергии и работающими как единый природный комплекс. Представляет собой устойчивую саморегулирующуюся экологическую систему, в которой органические компоненты (животные, растения) неразрывно связаны с неорганическими (вода, почва). Биогеоценоз — схожее понятие с экосистемой, биогеосферой Земли.

По этому определению не очень понятно, почему в систему биогеоценоза, когда говорится о его органических компонентах, включаются только «животные и растения», и не упоминается человек как высшее творение природы, проживающий на данной территории и от которого практически все в большей степени начинает зависеть протекание всех экосистемных процессов, их естественное воспроизводство, в том числе их региональная и глобальная устойчивость. Поэтому, говоря о биогеоценозах, мы подразумеваем, что в составе их биотических, органических составляющих включен и человек и его локальные популяции.

Именно механизмы самовоспроизводства устойчивости биогеоценозов выступают в качестве интегрирующих в природно-экологической системе, они объединяют в единое целое геологические (абиотические) факторы (экотопы) и биотические факторы (биотопы), то есть наиболее полно отражают определенный пространственный участок Земли, ее регион со специфическими показателями *устойчивости в природно-экологическом плане*. В данном случае под устойчивостью понимаются меняющиеся биогеоценозы, но способные, благодаря саморегуляции, придти в первоначальное, исходное положение. Эта экологическая устойчивость и является той отправной точкой, той первичной основой, относительно которой должна поддерживаться и *социально-экономическая ус-*

---

<sup>1</sup> Биогеоценоз. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B8%D0%BE%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D1%86%D0%B5%D0%BD%D0%BE%D0%B7> (дата обращения: март 2021).

*тойчивость региона* как некоего самостоятельного параметра в системе «Природа – Человек – Общество».

Попытки автора найти наиболее полную научную работу, отражающую всеобъемлющий анализ различных подходов к исследованиям и оценкам биогеоценозов на рассматриваемых территориях и акваториях Дальневосточной и Тихоокеанской Арктики, не увенчались успехом, кроме единственной работы, выполненной в ИВЭП ДВО РАН<sup>1</sup>.

В этой работе была проведена экспертная оценка состояния биоразнообразия территории и сопредельных акваторий Тихоокеанской России и в ее прибрежно-морской части, включая северарктические территории, по системе расчета комплексной балльной оценки. Был сделан вывод об очень различающихся по степени изученности региональных составляющих этой территории в части оценки биоразнообразия по многим тематическим группам биоты. При постановке научной задачи стало очевидно, что следует найти методологически иной способ оценки биоразнообразия для столь обширной территории. Но дальнейшие исследования в этой области, как подчеркивается в статье, были ограничены отсутствием целевых источников финансирования.

В рассматриваемой работе<sup>2</sup> природные границы ранее выделенных экологических районов были скорректированы с учетом фактического местоположения границ всех административно-территориальных единиц (краев и областей, автономных областей и округов, крупных муниципальных образований и внутрисубъектных границ районов). В результате была разработана система расчета комплексной балльной оценки, которая позволяет проводить мониторинг состояния территориальной формы сохранения живой природы на всей обширной территории и акватории Тихоокеанской

---

<sup>1</sup> Бочарников В.Н., Ермошин В.В., Егидарев Е.Г. Биоразнообразие прибрежно-морской территории Тихоокеанской России: опыт районирования и получения балльной оценки // Регионы нового освоения: естественные сукцессии и антропогенная трансформация природных комплексов. Хабаровск: ИВЭП ДВО РАН, 2017. С. 56–60.

<sup>2</sup> Там же.

России. Были определены критерии балльной оценки биоразнообразия прибрежных районов Тихоокеанской России. По этим данным, что касается ЧАО, как части Дальневосточной Арктики, эти оценки несколько превышают средний уровень (от 12 до 16 баллов), при этом максимальная оценка, например, на восточном побережье Камчатского края, была выше 23 баллов. Это говорит о том, что биотическая составляющая приарктических территорий в связи с суровостью их климата и другими природно-географическими характеристиками, конечно же, ниже, чем в субарктической зоне и области морского климата Камчатки.

Также нужно отметить, что в работах по оценке биогеоценозов нашей страны, в особенности по северо-арктическим регионам, не говоря уже о северо-тихоокеанских территориях, постоянно подчеркивается, что они проводятся в основном по личной инициативе ученых и научных сообществ и практически лишены постоянных источников финансирования. Это большая проблема, которая негативно отражается на всех исследованиях в экологической области и стоит на пути адекватно отображаемых интеграционных связей геологических (абиотических) и биотических составляющих Природы в ее территориальных разрезах. И именно этот недостаток не дает возможности науке объективно отражать реально сложившуюся устойчивость не только в биогеоценозах, но и базирующуюся на этих оценках комплексную экологическую и социально-экономическую устойчивость, задача, интегральная оценка которой стоит на первом плане, в частности, в Арктическом совете, в его ведущей Рабочей группе по устойчивому развитию.

Аналогичные проблемы, к сожалению, стоят и в части геологических (абиотических) исследований, в особенности в районах северотихоокеанских окраин страны. Автор данной главы не является специалистом в геологических науках, но проведенный с позиций обсуждаемой проблемы краткий анализ ряда работ<sup>1</sup> показывает следующее.

---

<sup>1</sup> Тектоника Арктики (обзор работ последних лет). URL: [http://www.wdcb.ru/WDCB/IPY/Arctic\\_tect.ru.html](http://www.wdcb.ru/WDCB/IPY/Arctic_tect.ru.html) (дата обращения: март 2021); Тектоническая карта Арктики / ред. О.В. Петров, М. Пубелье. СПб.:

При описании современной структуры северо-полярной области Земли отмечается, что арктические континентальные окраины Евразии, Америки и Гренландии своими границами отчетливо очерчивают сферический треугольник, площадь которого занята океаническими бассейнами – Амеразийским и Евразийским, разделенными хребтами Ломоносова и Менделеева-Альфа. Одна сторона этого «арктического треугольника» принадлежит к западной части Евразийско-Арктической континентальной окраины (Баренцево-Карской или Западно-Арктической). Вторая сторона относится преимущественно к восточной части рассматриваемой окраины (Восточно-Сибирско-Чукотской или Восточно-Арктической) и частично Северо-Аляскинской (Чукотско-Бофортской) окраине. Третья сторона соответствует в основном окраине Канадского Арктического архипелага (Свердрупский бассейн) и частично Гренландской (море Линкольна).

Конечно, нас интересует именно вторая сторона этого треугольника, и в особенности – ее Северо-Аляскинская или Чукотско-Бофортская окраина. Эхолотные промеры в указанном районе показывают, что дно шельфа здесь, по-видимому, в общем, столь же плоское, как и у других промеренных шельфов подобного типа. Карта дна сектора Тихоокеанской Арктики показана на рисунке 5.1.

Понятно, что геологические исследования чрезвычайно важны для понимания специфических особенностей данного региона и возможностей его дальнейшего освоения в плане использования природно-ресурсного потенциала как в шельфовой, так и в континентальной части. Из работ геологического профиля вытекает еще один вывод, который заключается в следующем. Подчеркивается, что колоссальный объем новой геолого-географической информации, полученной за последние десятилетия по Евразийско-Арктической континентальной окраине и другим регионам Арктики, дает основа-

---

ВСЕГЕИ, 2019. 72 с. URL: [http://vsegei.com/ru/public/our\\_publications/tect\\_Arctic-buklet.pdf](http://vsegei.com/ru/public/our_publications/tect_Arctic-buklet.pdf) (дата обращения: март 2021); Хаин В.Е., Филатова Н.И., Полякова И.Д. Тектоника, геодинамика и перспективы нефтегазодобычи Восточно-Арктических морей и их континентальное обрамление // Труды геологического института. Вып. 601. М.: Наука, 2009. 240 с.

ние говорить о том, что намечается существенная переоценка сложившихся традиционных, а порой и инерционных представлений о строении и развитии северной полярной области Земли. Накопленные данные требуют системного осмысления и анализа в связи с очевидной необходимостью разработки на современном уровне знаний фундаментальных научных проблем геологического строения, тектонической эволюции подводных окраин, динамики формирования их осадочных бассейнов и, как следствие, дальнейшего наращивания и совершенствования базы для поисков и комплексного освоения минерально-сырьевых ресурсов арктических морей.



*Рис. 5.1. Карта дна Тихоокеанского сектора Арктики*

*Примечание.* Серым цветом обозначен современный шельф, который является подстилающей геологической структурой Берингийского моста суши, неоднократно соединявший Евразию и Северную Америку.

*Источник:* Государственные проблемы из-за географической проекции карты. URL: <https://iv-g.livejournal.com/162018.html> (дата обращения: март 2021).

Подход к решению этих проблем должен базироваться на новых структурно-геологических и тектонических моделях, построенных по пространственно-временным иерархическим принципам и обоснованных современными фактами геологии и геофизики. Пока не будет реализован подобный подход, видимо, преждевременно полагать, что структурная и геодинамическая классификации как в целом Евразийско-Арктической континентальной окраины, так и отдельных ее бассейнов, будет считаться завершенной.

Именно такие модели могли бы дать системную и целостную картину строения и развития земной коры континентальной окраины на разных уровнях организации ее структуры и послужить основой для дальнейших оценок *устойчивости биогеноценозов по всей цепочке взаимосвязей от условий сохранения биотических компонентов в регионе, жизнедеятельности человека как части этой биоты до социально-экономической устойчивости всего регионального социума, а в конечном плане – и всей страны.*

Что это значит относительно Арктики? То, что *необходимо серьезнейшее улучшение научной работы в арктической зоне*, начиная с геологических изысканий и связанных с ними биологических исследований, так как ее нынешнее состояние не соответствует требованиям сегодняшнего дня и получению остро необходимых данных для построения адекватных реальному состоянию природной среды в этой зоне экономических прогнозов по всем их аспектам. Причем это касается не только национальной политики в данной области, но и нахождению путей решения такой сложной на сегодняшний день проблемы, как усиление международного, в т. ч. научного, сотрудничества России, прежде всего, с теми странами, которые входят в Арктический совет, а также с теми, которые имеют свои геополитические и геоэкономические интересы в арктическом бассейне. Прежде всего, если говорить о Берингском регионе, это касается США.

Вообще, геологи отмечают большое сходство геологического строения прибрежных территорий по ту и другую сторону Берингова пролива. Как видно из выше приведенного рисунка, Берингский шельф занимает примерно 2/3 Берингова моря. Чукотка и Аля-

ска существовали как единый блок (Арктида) на протяжении, по крайней мере, большей части мезозоя. В раннем и среднем мелу этот блок был разрушен и началось раздвижение Аляски и Чукотки, между которыми образовался морской бассейн. Геологические и геомагнитные данные однозначно свидетельствуют, что дальнейшее развитие Аляскинской и Чукотской плит в мезо-кайнозое происходило в колебательном режиме, они то сближались друг с другом, то вновь расходились. Схожие морские кайнозойские отложения широко развиты на арктическом побережье Чукотки и Аляски.

В истории Берингийского региона одной из наиболее сложных проблем является восстановление времени существования Берингийского моста суши, сыгравшего большую роль в формировании наземных фаун Северного полушария. С этапами так называемого «разрушения» Берингийского моста, то есть установления водообмена между Арктическим океаном и Северной Пацификой, связаны миграции тихоокеанской и арктической фауны и флоры, формирование биоты и биогеоценозов в целом. Как известно, периоды открытия пролива чередовались с периодами его закрытия, о которых свидетельствуют миграции наземных организмов между Азией и Америкой. Неоднократное закрытие пролива было также в четвертичное время, и только около 13 тысяч лет назад пролив окончательно принял свой нынешний вид<sup>1</sup>.

Также нужно иметь в виду, что территории и акватории Дальневосточной и Тихоокеанской Арктики имеют серьезнейшее влияние на многие другие природно-естественные процессы, происходящие не только в регионе Берингова пролива, но и в окаймляющих этот регион акваториях и территориях обоих океанов и континентов, а также в мире в целом.

Например, ученые в области климатологии установили, что Берингов перешеек (также известный как Берингия), когда-то соединявший Сибирь и Северную Америку, оказывал и оказывает существенное влияние на климат в северном полушарии. В частности, именно наличие этого перешейка вызвало сильные температурные

---

<sup>1</sup> *Галанин А.В.* Берингия: прошлое и настоящее. 2006. URL: <http://ukhtoma.ru/rhythm1.htm> (дата обращения: март 2021).

колебания во время последнего ледникового периода. Моделирование климата Земли с Беринговым перешейком и без него показало, что закрытый перешеек способствует нарушению циркуляции и, следовательно, резким климатическим изменениям. В случае же наличия Берингова пролива вся система океанических течений оказывается гораздо более устойчивой. Результаты этих исследований показывают, что существующий ныне климат является более стабильным, в частности, из-за наличия Берингова пролива. Это может сказаться на существующих оценках влияния человеческой деятельности на изменения климата<sup>1</sup>.

Также, уже в течении многих веков через Берингов пролив осуществляется водообмен между двумя океанами – Тихим и Северным Ледовитым. Фактически пролив обеспечивает своеобразную «перекачку» тихоокеанских вод в Арктический бассейн со скоростью, которая оценивается в пределах 106–156 м<sup>3</sup>/сек., что формирует достаточно крупное течение, которое, в основном, направлено с юга на север. Хотя по сравнению с другими межконтинентальными проливами Берингов пролив имеет сравнительно небольшие размеры (протяженность – 96 км, наименьшая ширина – 86 км, глубина – около 50 м), через него ежегодно только из Тихоокеанского бассейна в Чукотское море в виде взвеси переносится около 50 млн т терригенного вещества и 60 млн т биогенного. Это, по мнению специалистов, весьма существенные потоки, которые выводят этот пролив в ряд наиболее интенсивных в этом плане проливов мира<sup>2</sup>.

Кроме весьма существенного значения, которое имеет Берингов пролив для океанической циркуляции и седиментационных процессов, высока его роль в развитии биоты северных широт и протекания биогеоценозов, так как именно через него происходит обмен морских комплексов Северо-Тихоокеанского и Арктического бассейнов. Ученые подчеркивают тот факт, что миграции морских

---

<sup>1</sup> Стабильность климата связали с Беринговым проливом // Лента.Ру. 2012. 10 апреля. URL: <https://lenta.ru/news/2012/04/10/land/> (дата обращения: март 2021).

<sup>2</sup> Галанин А.В. Берингия: прошлое и настоящее. 2006. URL: <http://ukhtoma.ru/rhythm1.htm> (дата обращения: март 2021).

ассоциаций имеют асимметричный характер с преобладающим направлением с юга на север. Отсюда следует важный вывод – современный Берингов пролив может с полным основанием считаться важнейшим биотическим «проходом», который соединяет Тихий океан с арктическими морскими акваториями<sup>1</sup>.

Также требуется учет того факта, что район Берингова моря весьма сейсмичен. Пояс эпицентров землетрясений этого региона расположен вдоль Алеутской островной дуги и Алеутского глубоководного желоба. Он протягивается от побережья Камчатки до юга Аляски. Магнитуды подчас достигают максимальных значений. Вторая зона сейсмичности расположена в районе Берингова пролива, полуострова Сьюард и залива Нортон. Известен ряд эпицентров землетрясений на кромке шельфа. Магнитуды в среднем не превышают 4, однако могут быть события с магнитудами и более 8. В сейсмически опасном районе Алеутской гряды возникают катастрофические цунами с высотой волны в десятки метров, достигающие даже берега Калифорнии<sup>2</sup>.

Итак, еще раз подчеркнем, что все эти особенности природных процессов в регионе Берингова пролива, Дальневосточной и Тихоокеанской Арктики, которые были выше кратко охарактеризованы, изучены, как утверждают специалисты, недостаточно для их учета в решении многих экологических и социально-экономических проблем в данном арктическом секторе. Здесь дана характеристика только некоторым из них, в действительности их гораздо больше. А ведь, например, Берингов пролив и окаймляющие его территории и акватории являются весьма важными в организации и безопасном и устойчивом функционировании Северного морского пути, причем по всем его транспортным маршрутам, как в национальной юридической зоне России, так и в предлагаемом рядом стран высокоширотном международном морском коридоре. Этот пролив уже в недалеком будущем может являться возможной альтернативой и конкурентом Суэцкого и Панамского каналов.

---

<sup>1</sup> Галанин А.В. Берингия: прошлое и настоящее. 2006. URL: <http://ukhtoma.ru/rhythm1.htm> (дата обращения: март 2021).

<sup>2</sup> Там же.

Таким образом, на данных примерах еще раз подчеркивается острая необходимость существенного усиления исследований по проблемам естественных наук, ориентированных на рассматриваемый Берингов / Тихоокеанско-арктический регион, что будет являться необходимой базой и для развития социально-экономических исследований в данной арктической зоне. Ведь от естественнонаучных исследований в прямой зависимости находятся и исследовательские разработки в области научно-технического прогресса, адаптированные к естественно-природным особенностям территории, внедрение результатов которых должно проводиться опережающим образом в планы и программы освоения арктических территорий.

### **О районировании дальневосточных и северо-тихоокеанских территорий и их роли в развитии АЗРФ**

Краткая информация, приведенная выше по результатам исследований, проведенных в ряде естественнонаучных дисциплин, показывает, что рассматриваемые территории и акватории дальневосточного и тихоокеанского секторов Арктики имеют тесное природное единство и представляют собой пространственные структуры, сложившееся естественным путем в геологическом, географическом и биологическом плане, основанные на тесно взаимосвязанных биогеоценозах.

Но что эти территории представляют собой в плане географического районирования в рамках АЗРФ и Дальневосточного макрорегиона, а также в рамках международных требований к классификации территорий в северотихоокеанском секторе, относящихся к арктическому бассейну? Какова их роль в комплексном социально-экономическом развитии восточного сектора АЗРФ и в сопредельной зоне трансграничных связей со штатом Аляска в секторе Тихоокеанской Арктике?

В теоретическом плане вопрос этот весьма сложен и связан с ожесточенными научными дискуссиями. Но в научно-практическом плане в этом отношении есть большая согласованность мнений.

## *Дальневосточная Арктика*

Что касается АЗРФ и Дальневосточного макрорегиона, то по национальной классификации России в состав дальневосточного арктического сектора должны быть включены ЧАО полностью и пять улусов Республики Саха (Якутия), а также исключительные (эксклюзивные) экономические акваториальные зоны морей, окаймляющих эти территории.

Но что касается Якутии, то республиканское правительство в 2016 г. разработало Стратегию социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2030 года с определением целевого видения до 2050 года<sup>1</sup> с большим объемом финансирования из средств федерального, республиканского, местных бюджетов, вложений крупных предприятий и бизнеса, в которой доказывается, что в состав арктических территорий страны должны быть включены еще дополнительно восемь северо-арктических улусов (районов).

С научных позиций это вполне оправдано, т. к. основными критериями отнесения к арктической зоне республики новых территорий были определены: дискомфортность проживания населения, влияние факторов многолетнего промерзания горных пород, медико-биологические и социально-экономические факторы, целостность природно-хозяйственных территориальных комплексов, связь транспортной системы с арктическими морскими акваториями и впадающими в них северными реками, значимость территорий для экономического роста и обеспечения безопасности всей зоны АЗРФ. Данные критерии полностью соответствуют основным положениям упомянутой выше правительственной программы развития арктической зоны России.

Кстати, южная граница включаемых в эту зону восьми новых территорий Якутии находится почти на одной параллели с Анадырем, которая затем проходит ровно между Фербенксом и Анкориджем на Аляске, и конечно, гораздо севернее гряды Алеутских островов. А ведь территория штата Аляска, включая Алеутские остро-

---

<sup>1</sup> Стратегия социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2030 года с определением целевого видения до 2050 года. Якутск, 2016. 310 с. URL: <https://storage.strategy24.ru/files/news/201901/eaaf054cedb511cf86df83136ed26268.pdf> (дата обращения: май 2021).

ва, а также прилегающие морские районы Северного Ледовитого океана полностью включаются в состав арктической зоны мира по недавно принятому Соглашению об усилении международного научного сотрудничества в Арктике от 2017 г.<sup>1</sup> Как видно из этого соглашения, включение территорий восьми стран международного Арктического совета, куда входит и Россия, в арктическую зону мира осуществляется не столько по четким природно-географическим факторам, сколько по неким геополитическим принципам. Если придерживаться этих принципов, то включение всех 13 улусов Республики Саха (Якутия) в АЗРФ, которые по площади территории занимают 52,2% всей территории республики, вполне может быть политико-географически оправдано, тем более по сравнению с территориями и акваториями Чукотки и Аляски.

Автор данной главы придерживается именно такой классификации дальневосточных арктических территорий и акваторий. Таким образом, к Дальневосточной Арктике относится ЧАО и тринадцать арктических и северных улусов Республики Саха (Якутия) с прилегающими исключительными экономическими зонами в морях Северного Ледовитого и Тихого океанов, то есть эти территории и акватории в совокупности представляют собой восточную часть национальной АЗРФ.

Есть и другие мнения в этом плане.

Например, в фундаментальной монографии Тихоокеанского института географии ДВО РАН в разделе 5.1. «Районирование Дальневосточного побережья России с точки зрения геополитических интересов»<sup>2</sup> приводится своя позиция по этому вопросу: «Если рассматривать дальневосточное побережье России с геополитических позиций, то есть рассматривать комплекс географических, исторических, политических и других факторов, взаимодействующих между собой и оказы-

---

<sup>1</sup> Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation / Arctic Council. 2017. 11 May. URL: <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/1916> (дата обращения: июнь 2018).

<sup>2</sup> Прибрежно-морское природопользование: теория, индикаторы, региональные особенности / под общ. ред. П.Я. Бакланова. Владивосток: Дальнаука, 2010. 308 с.

вающих большое влияние на стратегический потенциал государства и его внешнюю политику, то здесь можно выделить пять районов». Авторы называют следующие: Арктический район, Северотихоокеанский, Охотоморский, Япономорский и Туманганский (рис. 5.2).

Нас здесь интересует, конечно, первый район – Арктический.

Арктический район, по мнению авторов, охватывает ЧАО, северную часть Корякского автономного округа (в настоящее время после объединения с Камчатской областью – Корякского округа) и российскую часть Чукотского и Берингова морей. То есть здесь мы видим, что из этого района исключены территории североарктических улусов Республики Саха (Якутия), даже находящиеся на побережье арктических морей, и включена территория северной части Корякского округа.

В качестве стратегических функций этого района авторы называют организацию опорно-тыловой базы для контроля над восточным сектором Арктики и создание определенного противовеса американскому присутствию в регионе. Что касается этого «противовеса», то, наверное, здесь имеется в виду геополитический, в т. ч. военный потенциал России в этой зоне, так как о создании какого-либо социально-экономического противовеса не может идти речь не только в ближайшей, но и в весьма отдаленной перспективе (к сожалению, социально-экономическое развитие штата Аляска превосходит в разы развитие российских дальневосточно-арктических территорий, и для создания здесь реального «противовеса» России для американского соседа видимо необходимо потратить несколько десятилетий). Авторы также подчеркивают, что главным преимуществом этого района является тот факт, что через него идут самые короткие коммуникации между Азиатским и Американским материками по линии Северного морского пути. Подчеркивается, что «по сравнению с этим обстоятельством меркнет даже невероятное природное богатство Аляски и Чукотки, где добывается золото, серебро, полиметаллы, лес, пушнина, нефть»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Прибрежно-морское природопользование: теория, индикаторы, региональные особенности / под общ. ред. П.Я. Бакланова. Владивосток: Дальнаука, 2010. С. 220.

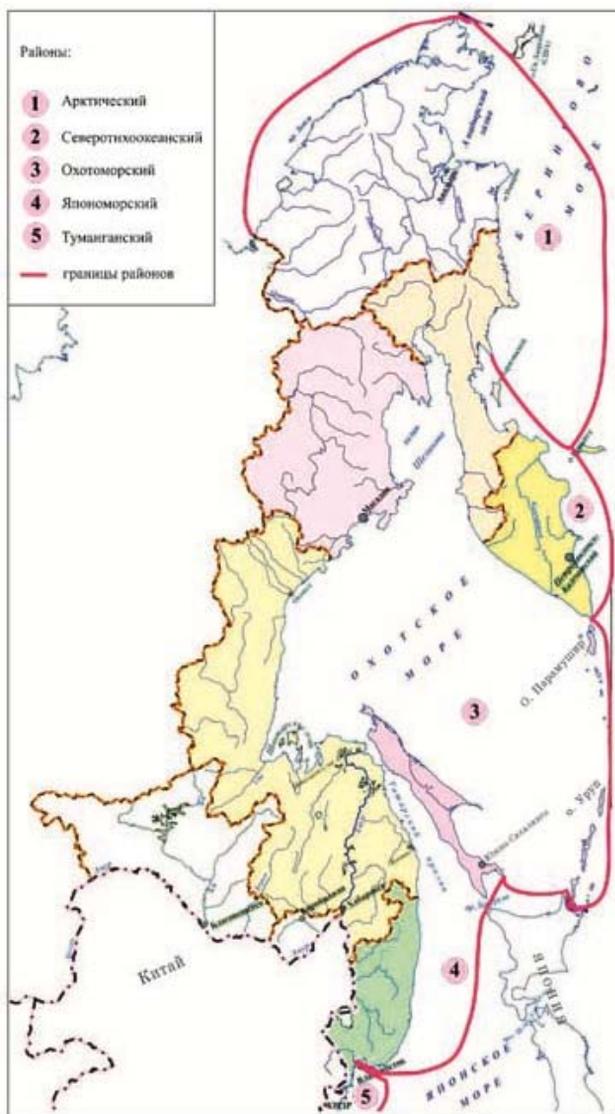


Рис. 5.2. Районирование дальневосточного побережья с позиций геополитических интересов России

Источник: Прибрежно-морское природопользование: теория, индикаторы, региональные особенности / под общ. ред. П.Я. Бакланова; Тихоокеанский институт географии ДВО РАН. Владивосток: Дальнаука, 2010. С. 220.

Основными проблемами этого района, как считают авторы, являются:

- низкий уровень социально-экономического развития;
- островное положение – отсутствие круглогодичной транспортной связи с материком;
- комплекс проблем с коренными народами.

В качестве основного вектора действий авторы называют «внешний», то есть, как можно понять, направленный на предотвращение внешних угроз и вызовов вокруг района, на удержание суверенитета над природными богатствами в морской экономической зоне и в российском арктическом секторе.

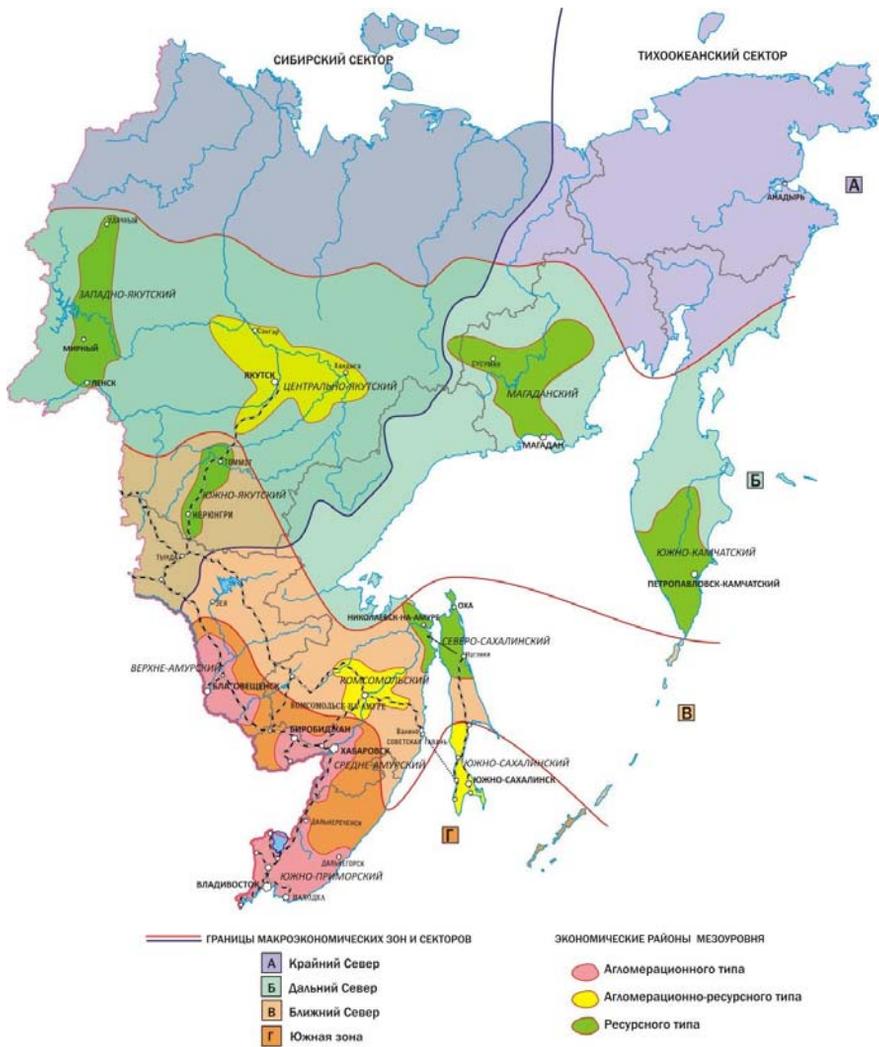
Принимая во внимание позицию авторов упомянутой выше работы в части географического районирования дальневосточных арктических территорий, мы все-таки остановимся на той точке зрения, согласно которой соответствующая сетка районирования включает ЧАО, тринадцать северо-арктических улусов Республики Саха (Якутия), а также прилегающие к этим территориям морские акватории исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации.

Схожая позиция представлена в статье А.Н. Демьяненко<sup>1</sup>, в которой приведена его схема районирования Дальнего Востока с выделением, как он ее называет, макрорегиональной зоны Крайнего Севера, включающего два сектора: Сибирский (это фактически 13 северо-арктических улусов Республики Саха (Якутия) и Тихоокеанский (это фактически территория ЧАО) (*рис. 5.3*).

Кстати, Дальневосточная Арктика – это также территории, включающие седьмую и восьмую опорные зоны АЗРФ.

---

<sup>1</sup> Демьяненко А.Н. О декомпозиции экономического пространства в пределах Дальневосточного макрорегиона // Регионалистика. 2018. Т. 5. № 2. С. 5–20. <https://doi.org/10.14530/reg.2018.2.5>



*Рис. 5.3. Макрорегиональная зона Крайнего Севера (Сибирский и Тихоокеанский арктические сектора) – территория Дальневосточной Арктики*

*Источник: Демьяненко А.Н. О декомпозиции экономического пространства в пределах Дальневосточного макрорегиона // Регионалистика. 2018. Т. 5. № 2. С. 5–20. <https://doi.org/10.14530/reg.2018.2.5>*

Они представлены на рисунке 5.4, на котором хорошо видно, что южная граница дальневосточных арктических территорий находится практически на одной параллели, что объясняет включение всех названных улусов Якутии в состав Дальневосточной Арктики.



- 6 - Красноярский край (в составе Таймырского (Долгано-Ненецкого) муниципального района, городского округа Норильск, муниципального образования гор. Игарка Туруханского муниципального района)
- 7 - Республика Саха (Якутия) (в составе - Абыйского, Аллаиховского, Анабарского, Булунского, Верхоянского, Жиганского, Оленекского, Нижнеколымского, Среднеколымского, Усть-Янского и Эвено-Бытантайского улусов)
- 8 - Чукотский автономный округ
- 9 - Республика Коми (в составе городского округа Воркута)

*Рис. 5.4. Карта сектора Дальневосточной Арктики в составе территорий 13 улусов Республики Саха (Якутия) и ЧАО, а также акваторий исключительных экономических зон прилегающих морей (7 и 8 опорные экономические зоны в рамках АЗРФ)*

Источник: Лукин Ю.Ф. Арктические проекты межрегиональной интеграции // Арктика и Север. 2013. № 13. С. 3.

Статистические данные за 2020 г. показывают, что эти 13 улусов по оценке площади их земель составляли 52,2% от всей территории республики, хотя всего в ее состав входят 34 улуса и 2 муниципальных образования. То есть площадь и связанный с ней природно-ресурсный потенциал этих северо-арктических территорий весьма внушительные. При этом численность населения составляет всего 7,2% от общей численности населения республики. В этих улусах проживает более 50,8% коренных малочисленных народов Севера (КМНС) республики, что делает эти территории весьма важными в плане решения проблем коренного населения.

Вместе с ЧАО северо-арктические территории Дальнего Востока по численности населения составляют всего 5,2% от населения всей арктической зоны страны, при этом численность населения КМНС составляет 43,6%.

Дальневосточные арктические территории и акватории как тихоокеанский «форпост» АЗРФ представляют собой сегодня декомпозиционную структуру двух субъектов РФ, разделенных по административно-экономическим критериям со своими точками и центрами локализации промышленного и социального развития. В научном плане подобные чисто административные критериальные подходы к региональному районированию и зонированию, особенно когда они выступают неким препятствием при проявлении ускоряющихся процессов в трансформации и декомпозиции пространственного развития страны, что вызывается современной динамикой социально-экономических преобразований в соответствии с новым этапом мирового технологического уклада, подвергаются определенной критике<sup>1</sup>. Но в практической жизни мы имеем дело именно с этим подходом, закрепленным в различных правительственных документах, о которых выше уже было сказано и от которых зависит повседневное существование всей системы пространственных взаимосвязей субъектов РФ, с чем необходимо считаться.

---

<sup>1</sup> Демьяненко А.Н., Прокапало О.М. Декомпозиция национального экономического пространства: тенденции и прогноз // Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник. Вып. 13. М.: ИНИОН РАН, 2018. Ч. 2. С. 854–857.

В Стратегии развития РФ до 2025 г» в разделе «Трансформация пространственной организации экономики» дается следующая характеристика современного этапа этих процессов: «Пространственная организация экономики Российской Федерации, начиная с 1990-х гг. трансформируется под влиянием изменения факторов размещения экономики, условий международной торговли и научно-технологического развития». Одним из 4-х наиболее существенных изменений в пространственной организации экономики страны назван «сдвиг производств по добыче углеводородного сырья в малоосвоенные территории Восточной Сибири и Дальнего Востока и акватории шельфов Дальневосточного и Арктического бассейнов»<sup>1</sup>. То есть в данном случае речь идет как раз о тех территориях и акваториях, которые рассматриваются в этой главе.

Что касается непосредственно арктических территорий Якутии и Чукотки, то в настоящее время просматривается активная интеграция внешних элементов инфраструктуры, которая шаг за шагом вызывает все большее взаимовлияние многих процессов в дальнейшем освоении природных ресурсов этого вновь формирующегося высокоширотного пространственного образования. Эта «скользящая» декомпозиционная трансформация выражается в постоянном нарастании их существенных интеграционных взаимосвязей, что в свою очередь инициируется и поддерживается естественным развитием внешних инфраструктурных элементов обеих территорий. Эти процессы диктуются общими законами развития природных и общественных систем, коэволюционными зависимостями между ними.

Рассматриваемые арктические территории Якутии и Чукотки находятся на первичных стадиях освоения их природно-ресурсного потенциала и формирования более сбалансированных и устойчивых природно-хозяйственных комплексов в целом. Роль их региональной инфраструктуры, в особенности ее внешних элементов, на дан-

---

<sup>1</sup> Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р. С. 4–5. URL: <http://government.ru/docs/35733/> (дата обращения: февраль 2021).

ных начальных этапах развития особенно высока, так как позволяет уйти от возможного «скатывания» к стагнации, к внутреннему «замыканию» этих систем и к «замораживанию» их функционирования на первичных этапах добычи сырья, то есть их превращения в вечный сырьевой придаток систем более высокого ранга. Но здесь, что может быть оценено весьма положительно, рядом правительственных решений в принципе создаются перспективные возможности для более масштабного и устойчивого развития и адаптации к изменяющимся условиям их существования.

Прежде всего, речь идет о новом этапе масштабного освоения минерально-сырьевого потенциала этих территорий, которое необходимо и для развития экономики всей страны. Эти протекающие трансформации в освоении ресурсного потенциала приводят и к определенным изменениям в декомпозиции самих первичных региональных и независимых друг от друга систем, которая проявляется в нарастании интеграционных процессов, интенсивность которых зависит от развития внешних элементов их инфраструктуры. И эти процессы естественны, их не нужно сдерживать, руководствуясь некими местническими соображениями, они приносят повышение эффективности и производственного аппарата всего региона, и связанного с этим социального развития как коренного, так и пришлого населения.

В чем они проявляются?

В целях повышения социально-экономической устойчивости развития АЗРФ в перечисленных выше правительственных документах предлагается создать ряд территорий опережающего развития (ТОР) и несколько опорных зон, в число которых входят Северо-Якутская и Чукотская.

Эти опорные зоны есть не что иное как «перспективные центры экономического роста», которые в Стратегии определяются как «территория одного или нескольких муниципальных образований и (или) акватория, обладающие потенциалом для обеспечения значительного вклада в экономический рост Российской Федерации и (или) субъекта Российской Федерации в среднесрочный и долгосрочный периоды (к перспективным центрам экономического роста

относятся в том числе минерально-сырьевой центр и агропромышленный центр)»<sup>1</sup>.

Неразвитость, прежде всего, транспортной и энергетической инфраструктуры является основной проблемой, которая касается обеих этих опорных зон. Эта ситуация замедляет их системное, взаимосвязанное формирование и устойчивое развитие. Именно поэтому в качестве системообразующих проектов этих опорных зон определяются проекты, предусматривающие ускоренную, опережающую реконструкцию и развитие этих видов инфраструктуры.

В Северо-Якутской опорной зоне располагается 22 месторождения алмазов, 18 угольных месторождений с учтенными балансовыми запасами свыше 670 млн т и другие минеральные ресурсы. В этой зоне намечается ускоренное развитие портовой инфраструктуры открытого акционерного общества «Морской порт «Тикси», создание высокотехнологичной Жатайской судовой верфи, строительство речных судов различных типов и назначений и строительство судов класса «река – море» в целях обеспечения каботажных перевозок не только для арктических районов Республики Саха (Якутия), но и для смежных арктических территорий Чукотки.

Что касается Чукотской опорной зоны, то в качестве системообразующего элемента ее формирования также выступает создание транспортной инфраструктуры на основе единой системы Северного морского пути, воздушного сообщения и автомобильных дорог, которые участвуют в транспортировке грузов, в том числе в виде полезных ископаемых, добываемых на месторождениях АЗРФ.

Чукотская опорная зона располагает мощной сырьевой базой, которая, при ее достаточно интенсивном использовании, может послужить значительным усилением социально-экономического потенциала, что имеет для России важное геополитическое значение. Основу ее экономики составляет горнодобывающая промышленность. Создается инфраструктура золотосеребряного месторожде-

---

<sup>1</sup> Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р. С. 3. URL: <http://government.ru/docs/35733/> (дата обращения: февраль 2021).

ния «Морошка», освоение которого с 2018 г. ведет канадская корпорация Kinross Gold. Предприятие британской компании Highland Gold Mining (HGM) ЗАО «Базовые металлы» ведет полномасштабное строительство золотоизвлекательной фабрики на месторождении Кекура. Компания «Берингопромуголь» (дочернее предприятие австралийской Tigers Realm Coal), являющаяся якорным резидентом чукотской ТОР «Беринговский», построила обогатительную фабрику в рамках проекта по разработке и добыче коксующегося угля на Амаамском месторождении. «Highland Gold». В конце 2018 г. она также заявила о приобретении рудника Валунистый, золотоносных активов на Чукотке у кипрской Aristus Holdings (структура Millhouse Романа Абрамовича и его партнеров). Сумма сделки составила 91 млн долл.<sup>1</sup>

В качестве стратегической задачи необходимо также рассматривать на Чукотке формирование энергетической инфраструктуры, включающей строительство новых и реконструкцию существующих источников электроэнергии и широтных линий электропередач и подстанций в наиболее перспективных зонах освоения минерально-сырьевых ресурсов Чукотки с интеграцией систем энергоснабжения со смежными арктическими районами Якутии. Это напрямую связано с рядом крупных федеральных проектов в энергетике. Как известно, в конце 2017 г. правительство разработало и позднее реализовало общую схему реконструкции и финансирования перестройки энергосистемы Чаун-Билибинского узла на западе Чукотки, граничащим с Якутией. Ее серьезные изменения связаны с закрытием Билибинской АЭС. Замещает эту станцию плавучая АЭС (ПАТЭС) в г. Певеке<sup>2</sup>. Использование установленных мощностей ПАТЕС предполагается и в соседних районах Якутии, что значительно усилит интеграцию арктических территорий Чукотки и Якутии в пространственном развитии хозяйства всей Дальневосточной Арктики.

В данном случае проявляются процессы хозяйственной интеграции и кооперации в развитии двух соседствующих высокоши-

---

<sup>1</sup> Лукин Ю.Ф. Многоликая Арктика в потоке времени и смыслов. Архангельск, 2019. С. 69–70.

<sup>2</sup> Там же. С. 69.

ротных северо-арктических территорий, и инфраструктура, прежде всего транспортная и энергетическая, выступает здесь тем фактором, который будет «цементировать», «стягивать» эти регионы в более-менее единое в хозяйственном плане пространственное образование – Дальневосточную Арктику.

Но только ли перечисленные выше виды инфраструктуры имеют такое большое влияние на рациональное формирование и системообразование вновь формирующегося региона? Не менее важное, причем стратегическое значение имеет инновационная инфраструктура. Ее роль в опережающем внедрении новейших достижений научно-технического прогресса в освоительские процессы в Арктике является практически определяющей.

Этот подход вызывает необходимость опережающего развития и различных видов инновационной инфраструктуры как на уровне создания первичных производственных структур, горно-промышленных комплексов и кластеров, так и структур общественно-социального обеспечения в особенности на первых этапах формирования Северо-Якутской и Чукотской опорных зон. Подобная политика должна проходить «красной линией» через все промышленно-производственные стратегии. Без взаимосвязанного заделного создания всех необходимых инфраструктурных элементов в этой зоне и участия в этих процессах не только региональных властей и частных спонсоров, но и целенаправленной инвестиционной поддержки государства на базе государственно-частного партнерства просто невозможно будет реализовать намеченные планы преобразования восточных окраин АЗРФ.

Но в этом плане инновационная инфраструктура, к сожалению, отдана в основном на откуп отраслевым ведомствам, непосредственно ответственным за создание локальных, точечных производственных объектов. Конечно, практически большинство технико-технологических и прочих инновационных новшеств превносятся в этот регион извне, на самой этой территории не могут в достаточной полной мере развиваться специализированные исследования. Но этого и не требуется, если разумно использовать тот потенциал научно-исследовательских разработок и предложений по их

внедрению, который накоплен в соответствующих областях знаний, хотя бы в самом Дальневосточном макрорегионе и на территории Республики Саха (Якутия). Что касается их использования в регионе Дальневосточной Арктики, то для этого необходимо лишь создать современный и сравнительно небольшой по численности инновационно-технологический центр, охватывающий своей деятельностью обе составляющие этот регион территории.

К настоящему времени Республика Саха (Якутия) имеет научную базу фундаментального и прикладного изучения Арктики практически мирового уровня. Имеющаяся научная база в лице Северо-Восточного федерального университета им. М.К. Аммосова, институтов Якутского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук позволяет создать в республике научную площадку мирового уровня и занять лидерские позиции в изучении Арктики и Севера. У правительства республики есть планы по превращению пос. Тикси в опорный пункт разработки системы устойчивого развития Северного морского пути и базы фундаментального научного изучения АЗРФ, а также по созданию в поселке Тикси *Федерального арктического научного центра*.

В связи с тем, что состав уже созданной инновационной инфраструктуры в Республике Саха (Якутия) выглядит гораздо более внушительно по сравнению с ЧАО, если говорить в целом об арктическом регионе Дальнего Востока, предлагается организация единого *Межрегионального инновационно-технологического центра (МИТЦ)* как структурной единицы создаваемого Федерального арктического научного центра с основной базой в Якутске и с филиалом в Анадыре.

Этот инновационный центр будет представлять собой важнейшее звено инновационной инфраструктуры всего формирующегося пространственного образования – Дальневосточной Арктики, включать в себя важнейшие элементы внешней инфраструктуры составляющих это образование территорий, оказывать весьма серьезное влияние на трансформацию интеграционных процессов и структурную декомпозицию пространства в этой зоне.

Главное препятствие здесь – межрегиональные и межведомственные барьеры, которые естественно возникают в связи с раздельным существованием этих двух самостоятельных субъектов РФ – Республики Саха (Якутия) и ЧАО. Сама по себе процедура управления этими территориями из центра, существование различных специфических межбюджетных отношения центра с этими территориями, да еще обладающими статусами национальных автономий, может вызывать различные трудности в протекании интеграционных процессов, влияющих на декомпозицию пространственного развития в зоне Дальневосточной Арктики. Но ведь в данном случае речь ни в коем случае не идет об изменении их статуса в политико-экономической структуре страны. Речь идет только о создании условий для более активной межрегиональной кооперации этих территорий и акваторий, которая будет выгодна как самим этим территориям, так и народному хозяйству страны в целом.

### ***Тихоокеанская Арктика***

Рассмотрим подходы, которые используются в международной классификации по отнесению северо-арктических территорий к зоне мировой Арктики, в частности, к региону Берингова пролива и Тихоокеанскому сектору в целом.

Первый подход отражен на рисунке 5.5.

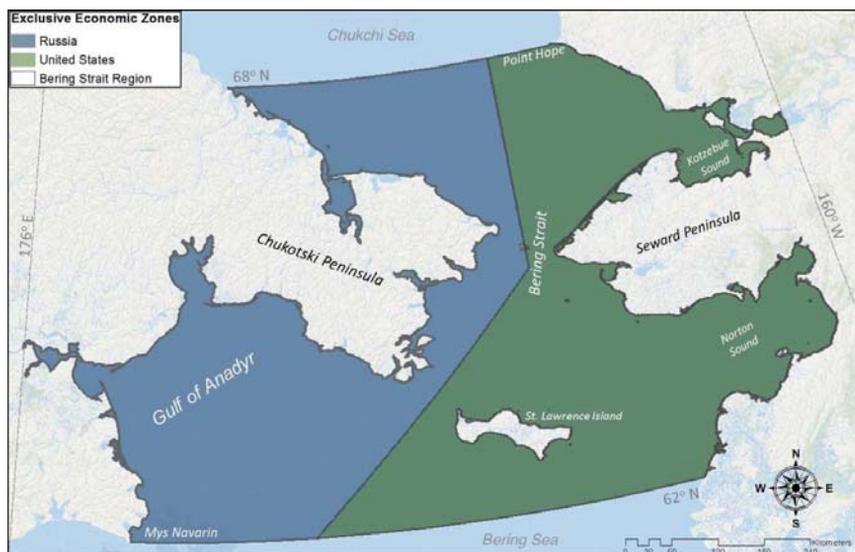
Данная классификация используется в основном тогда, когда речь идет о различного рода политико-законодательных актах обеих граничащих стран в Беринговом проливе – России и США в части договорно-правового регулирования отношений между этими странами в данном арктическом секторе<sup>1</sup>.

Этот подход необходимо учитывать, но он не отвечает основной идеи данной монографии, которая касается не только региона Берингова пролива, но и всего сектора Тихоокеанской Арктики, причем не ограничиваясь договорно-правовыми вопросами на регио-

---

<sup>1</sup> *Норкина Е.В.* Договорно-правовые основы сотрудничества России и США в регионе Берингова пролива // Московский журнал международного права. 2016. № 3. С. 127–135. <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2016-3-127-135>

нальном уровне между Чукоткой и Аляской, а в широком диапазоне сотрудничества между странами на уровне правительственных структур.



*Рис. 5.5. Регион Берингова пролива  
(Чукотский полуостров + исключительные экономические зоны обеих стран в Беринговом проливе и окаймляющих морях + полуостров Сьюарда, штат Аляска, США)*

*Источник: Berkman P.A., Vylegzhanin A.N., Young O.R. Governing the Bering Strait Region: Current Status, Emerging Issues and Future Options // Ocean Development & International Law. 2016. Vol. 47. Issue 2. Pp. 186–217. <https://doi.org/10.1080/00908320.2016.1159091>*

Но есть еще один подход, который существенно расширяет рассматриваемую зону Тихоокеанской Арктики и может касаться целого комплекса различного рода геоэкологических, геополитических, геоэкономических и других проблем на стыке двух океанов – Тихого и Северного Ледовитого и двух континентов – Евразийского и Северо-Американского. По этой классификации, которая верифи-

цируется на каждом очередном заседании Арктического совета, по последним данным в состав берингийско-тихоокеанского арктического сектора включаются со стороны России опять таки территория ЧАО полностью и со стороны США – штат Аляска также полностью с его грядой Алеутских островов плюс исключительные акваториальные экономические зоны обеих стран.

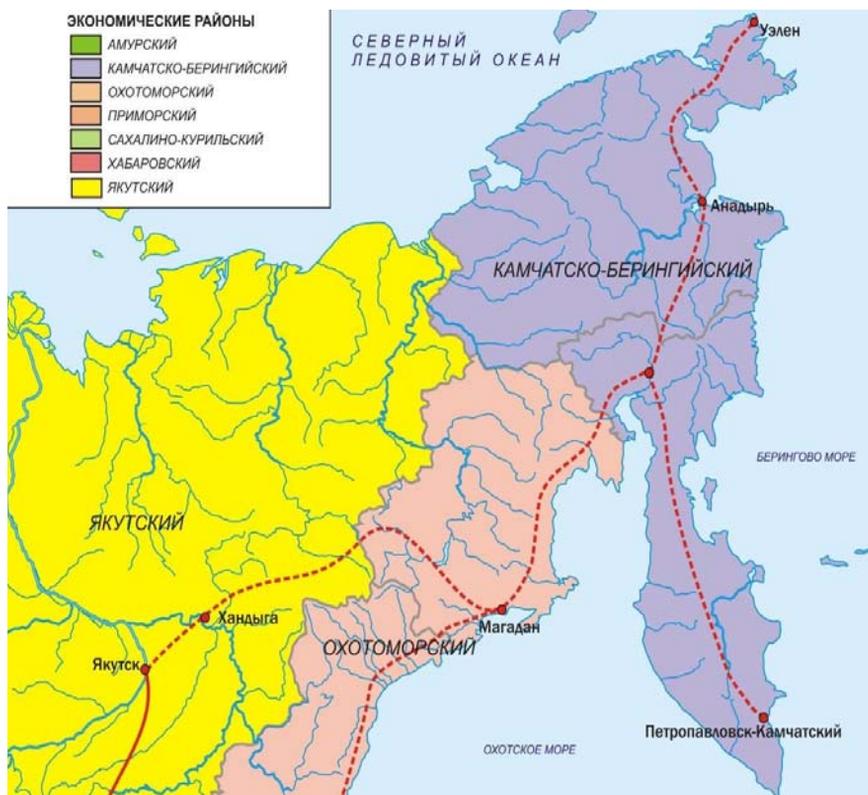
Но если исходить из чисто практических соображений, невольно возникает вопрос: а почему к сектору Тихоокеанской Арктики по международной классификации отнесены только Чукотка и Аляска, ведь ее гряда Алеутских островов выходит на середину Камчатского края. Т.е. северную часть этого полуострова, принадлежащую Корякскому округу, тоже нужно, видимо, включать в арктическую зону. Но вообще, если проводить линию по параллели со стороны США в сторону России от южной точки на границе территории Аляски (округ г. Джуно) и затем по южным островам Алеутской гряды, то эта параллель вообще выйдет на южную оконечность всего п-ва Камчатка, т. е. весь полуостров должен быть отнесен к берингийско-тихоокеанскому арктическому региону.

Не желая втягиваться в научные дискуссии профессиональных географов по поводу географического районирования АЗРФ и в целом арктической зоны мира, мы, исходя из в основном практических соображений, будем придерживаться именно этой позиции, включая весь Камчатский край в сектор Тихоокеанской Арктики, даже несмотря на то, что формально этот полуостров географически относится частично к субарктическим территориям и частично к области морского климата.

Кстати, подобного подхода к выделению северо-тихоокеанской части Дальнего Востока России придерживаются и авторы статьи, упомянутой в сноске<sup>1</sup>. На рисунке 5.6 представлена их схема экономического районирования Дальнего Востока с выделением так называемого Камчатско-Беринговского района, то есть фактически ЧАО и Камчатского края.

---

<sup>1</sup> *Бакланов П.Я., Мошков А.В., Романов М.Т.* Территориальная организация хозяйства в долгосрочном развитии российского Дальнего Востока // Ученые записки ЗабГГПУ. 2013. № 1 (48). С. 152.



*Рис. 5.6. Камчатско-Берингийский экономический район России в Тихоокеанском секторе Арктики*

*Источник: Бакланов П.Я., Мошков А.В., Романов М.Т. Территориальная организация хозяйства в долгосрочном развитии российского Дальнего Востока // Ученые записки ЗабГГПУ. 2013. № 1 (48). С. 152. (Карта составлена Хижняком В.Д.).*

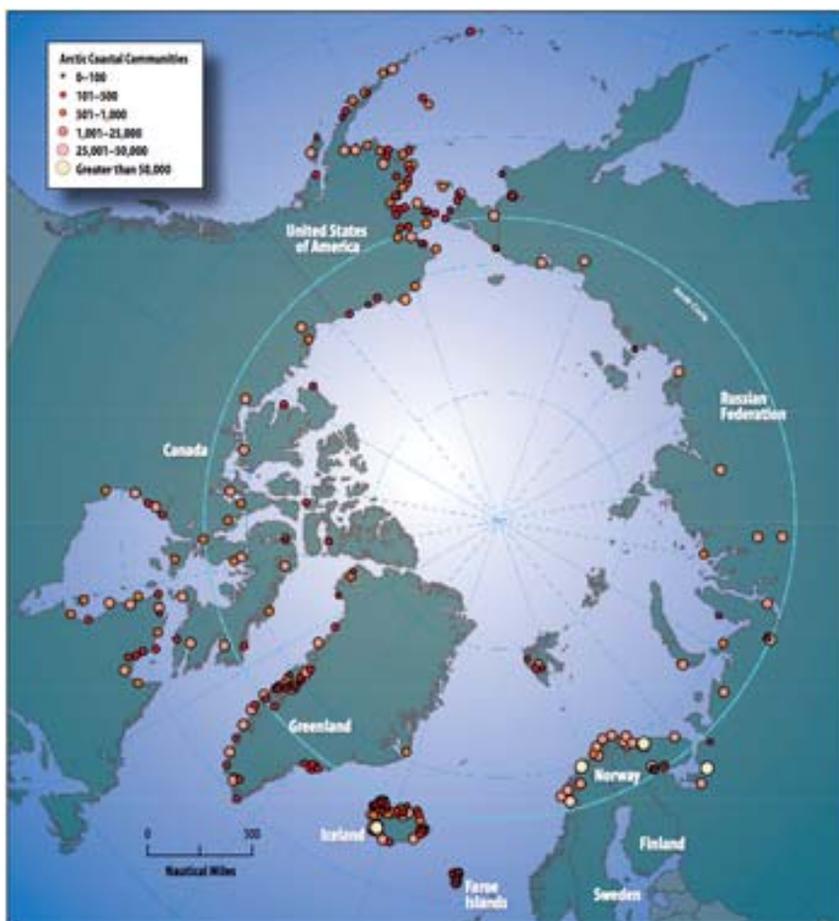
Итак, определившись с территориями российской части Тихоокеанского сектора Арктики (что касается штата Аляска – то его вхождение в этот сектор не вызывает каких-либо вопросов, так как соответствует международной классификации этой территории), можно представить общую карту этого сектора (*рис. 5.7*).



*Рис. 5.7. Карта сектора Тихоокеанской Арктики в составе ЧАО и Камчатского края со стороны России и штата Аляска со стороны США, а также исключительные (эксклюзивные) экономические акваториальные зоны обеих стран (в квадрате – регион Берингова пролива)*

*Источник:* The Economist. 2021. URL: [https://www.economist.com/sites/default/files/images/print-edition/20191019\\_IRM926.png](https://www.economist.com/sites/default/files/images/print-edition/20191019_IRM926.png) (дата обращения: март 2021).

Как видно на следующем рисунке, Тихоокеанский арктический сектор занимает довольно существенное место в арктическом бассейне мира. Его территории и исключительные (эксклюзивные) акваториальные зоны охватывают значительную часть всей глобальной Арктики, а численность проживающего на этих территориях населения также составляет весомую долю от общей численности населения мирового арктического бассейна (рис. 5.8).



*Рис. 5.8. Место арктических территорий и акваторий российского Дальнего Востока и штата Аляска, США в мировом арктическом бассейне: сектор Дальневосточной и Тихоокеанской Арктики*

*Источник:* Wikimedia Commons. 2021. URL: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/87/Circumpolar\\_coastal\\_human\\_population\\_distribution\\_ca.\\_2009.png/350px-Circumpolar\\_coastal\\_human\\_population\\_distribution\\_ca.\\_2009.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/87/Circumpolar_coastal_human_population_distribution_ca._2009.png/350px-Circumpolar_coastal_human_population_distribution_ca._2009.png) (дата обращения: март 2021).

Зададимся вопросом, в чем состоит роль этого международного трансграничного тихоокеанского арктического сектора в функционировании всей Арктической зоны мира? Стоит ли вообще говорить о нем как о некоем самостоятельном формирующемся пространственном образовании на перекрестке двух океанов – Северного Ледовитого и Тихого, и двух континентов – Евразийского и Северо-Американского?

Ответы на поставленные вопросы заключаются в следующем.

*Два опорных сектора* Арктической зоны мира, которые существуют на пересечении высокоширотных акваторий Северного Ледовитого океана и меридиональных акваторий Атлантического и Тихого океанов, являются некими точками географического и экологического баланса и равновесия в зоне мировой Арктики, установившихся в природе на планетарном уровне к настоящему времени. Процессы, протекающие в этих секторах, имеют весьма существенное влияние на формирование всего Арктического бассейна и на действие других геопланетарных факторов – геоэкологических, геополитических и геоэкономических, которое выражается в следующем.

1. Природно-экологические процессы, протекающие в этих секторах, формируют климатические изменения в морях Северного Ледовитого океана и в значительной степени определяют их ледовую обстановку, что отражается *на климатических флуктуациях* на всей территории планеты. Они также имеют большое значение в геополитическом плане, так как географическое расположение и геологическое строение их подстилающих платформенных структур, в частности крупной окраинно-континентальной Восточно-Арктической платформенной области, связано с *геостратегическим положением арктических стран* и постоянно ведущимися спорами между ними о зонах их влияния в Арктическом бассейне.

2. Эти опорные сектора также оказывают весьма существенное влияние на *хозяйственное развитие различных стран мира* и связанные с этим технико-технологические инновации и научно-технический прогресс в транспортно-логистических морских перевозках и операциях, в добыче минеральных (особенно углеводородных) ресурсов, в добыче рыбных и других морепродуктов и др.

3. Большое значение этих секторов, которые представляют собой в основном трансграничные территории различных арктических стран мира, связано с необходимостью создания в этих приграничных зонах примерно сопоставимых, «равновесных» уровней общественного развития и социального обеспечения, что должно касаться как коренного, так и пришлого населения этих территорий.

Исходя из научной логики, оба эти сектора мировой Арктики – Атлантический и Тихоокеанский – в существенной степени воздействуют на развитие всего Арктического бассейна, то есть имеют установившееся в природе планеты географически и экологически равновесное влияние на развитие Арктической зоны мира.

Но мировое сообщество этим секторам уделяет далеко не одинаковое внимание. В Европейском секторе Арктики создано множество достаточно активно действующих различного рода международных организаций. Дальневосточный и Тихоокеанский арктические сектора не имеют подобных механизмов общественного мониторинга трансграничного сотрудничества между восточной Россией и северо-западом США со штатом Аляска. Подобных международных структур здесь не создано вообще, хотя проблемный уровень этого весьма перспективного «перекрестка» Тихого и Северного Ледовитого океанов, а также Евразийского и Северо-Американского континентов несколько не ниже, чем «перекрестка» Атлантического океана и Арктического бассейна.

Именно в этой связи возникла инициатива создания российско-американского *Совета Берингова / Тихоокеанско-Арктического региона (СБТР)* по аналогии с существующим уже почти три десятка лет *Советом Баренцева / Евроарктического региона (СБЕР)*. Создание этого нового совета дает возможность установить постоянно действующие рабочие контакты и обмен информацией между этими макрорегиональными советами (СБЕР и СБТР), а также организовать их согласованное взаимодействие с международным Арктическим советом и другими уже созданными международными арктическими организациями.

Принципиальная схема организационного взаимодействия этих макрорегиональных советов отражена на рисунке 5.9.

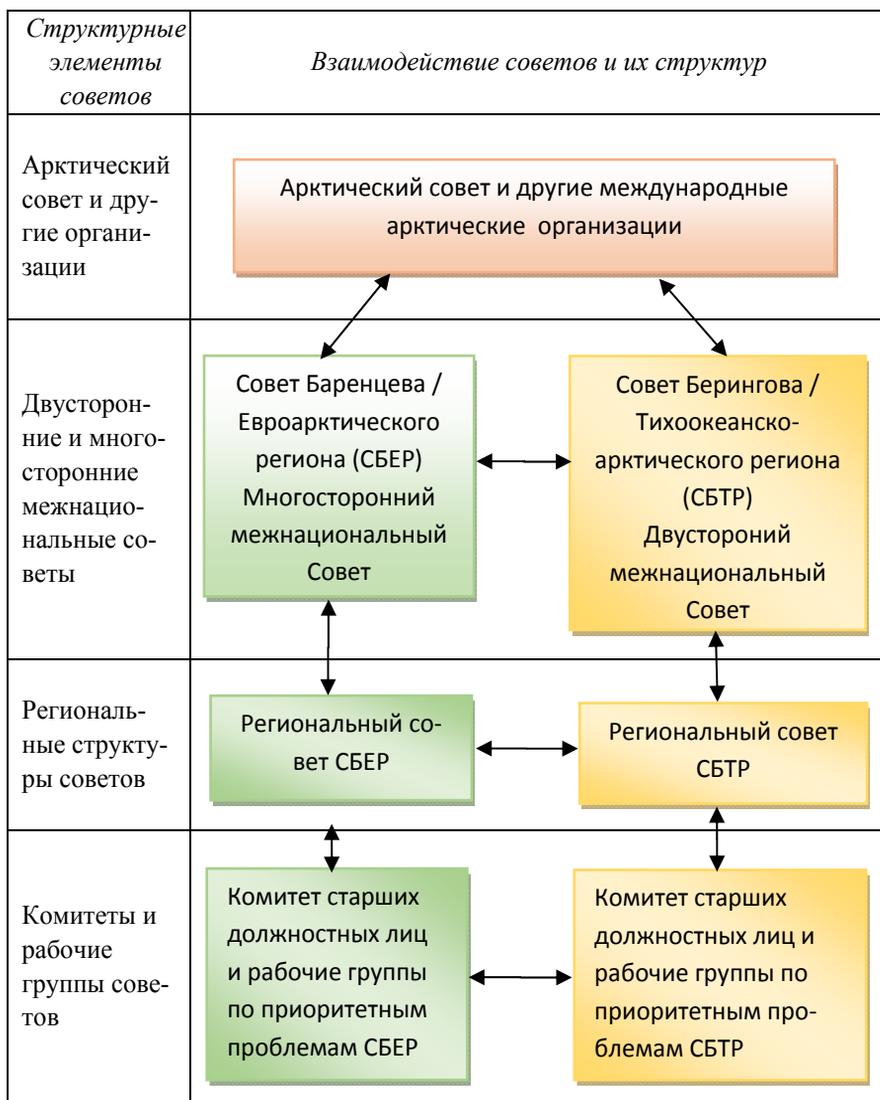


Рис. 5.9. Принципиальная схема организационного взаимодействия арктических международных структур, включая СБЕР и СБТР

Источник: подготовлен автором.

Могут быть выделены *три типа территорий*, с которыми будет необходимо иметь дело при решении вопроса о целесообразности создания СБТР.

1. Территории (субъекты РФ, штаты), являющиеся *непосредственным объектом деятельности СБТР*. Это с российской стороны – Чукотка и Камчатка, с американской стороны – штат Аляска, а также исключительные (эксклюзивные) экономические зоны акваторий северной части Тихого океана и Северного Ледовитого океана, примыкающие к этим территориям, то есть к Тихоокеанскому сектору мировой Арктике на стыке Евразийского и Северо-Американского континентов.

2. Территории, которые можно назвать *«комплиментарными»*, *дополняющими и поддерживающими* российско-американское партнерство в Тихоокеанском секторе Арктики в целях его экологического и социально-экономического стабильного развития. Это со стороны России: Республика Саха (Якутия), северо-арктические территории которой входят в состав сектора Дальневосточной Арктики, а также южные районы Дальнего Востока – Сахалинская область, Хабаровский и Приморский края, и со стороны США: штаты Северо-Западного побережья Северной Америки – штаты Вашингтон и Орегон, частично – штат Калифорния.

3. Территории *стран-наблюдателей* – Канада, страны Северо-Восточной Азии (Китай, Япония, Республика Корея) и других, которые имеют свои интересы в зоне Берингова пролива, в использовании СМП и в решении других вопросов стабильных российско-американских отношений в Тихоокеанской Арктике, от которых зависит реализация их интересов.

Что касается формирования структуры, бюджета и финансирования будущего совета, то это, в первую очередь, должно отвечать совместной заинтересованности России и США в решении данного вопроса, во вторую – соответствующим законам и требованиям обоих государств, касающихся приграничного сотрудничества. Что касается России, то это федеральный закон «Об основах

приграничного сотрудничества», подписанный в июле 2017 г.<sup>1</sup> В данном законе достаточно четко определяются все организационные и правовые механизмы соответствующих структур регулирования приграничного сотрудничества.

В частности, что касается направлений деятельности и структурных особенностей приграничного сотрудничества, то в этом законе в ст. 5 «Направления и задачи приграничного сотрудничества» говорится следующее:

1. «Субъекты приграничного сотрудничества Российской Федерации в пределах своих полномочий осуществляют приграничное сотрудничество в соответствии с принципами и задачами, определенными настоящим федеральным законом и иными федеральными законами, по следующим направлениям в областях: 1) экономики; 2) транспорта и связи; 3) энергетики; 4) социальной; 5) науки и образования; 6) культуры и искусства; 7) спорта и туризма; 8) здравоохранения; 9) экологии и природопользования; 10) сельского хозяйства, лесоводства и рыболовства; 11) предупреждение чрезвычайных ситуаций, ликвидация последствий катастроф, стихийных бедствий, борьба с эпидемиями и ликвидация их последствий; 12) иные направления приграничного сотрудничества, осуществляемого соответствующими субъектами приграничного сотрудничества Российской Федерации в пределах своей компетенции.

2. Задачами приграничного сотрудничества являются:

1) содействие социальному и экономическому развитию территорий приграничного сотрудничества Российской Федерации;

2) повышение уровня и качества жизни населения территорий приграничного сотрудничества Российской Федерации;

3) совершенствование взаимодействия субъектов приграничного сотрудничества Российской Федерации и субъектов приграничного сотрудничества сопредельных государств, развитие и укрепление их взаимовыгодных и дружественных связей;

---

<sup>1</sup> Об основах приграничного сотрудничества: федеральный закон Российской Федерации от 26 июля 2017 № 179-ФЗ. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_220884/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_220884/) (дата обращения: апрель 2021).

4) создание обстановки доверия, взаимопонимания и добрососедства на территориях приграничного сотрудничества Российской Федерации;

5) создание условий для совместной деятельности по направлениям, указанным в части 1 настоящей статьи, на территориях приграничного сотрудничества Российской Федерации и территориях приграничного сотрудничества сопредельных государств».

Учитывая данные требования закона № 179-ФЗ, а также по примеру Совета Баренцева / Евроарктического региона можно составить следующую структуру Совета Берингова / Тихоокеанско-арктического региона (*рис. 5.10*).

Как видно из структуры СБТР, его административные подразделения выполняют организационные функции, а его *Рабочие группы* обеспечивают решение основных проблем, которые выделены в качестве приоритетных на данном этапе. Ряд аналогичных Рабочих групп создается и при *Комитете старших должностных лиц (старших офицеров)*, подчиненного высшему двустороннему российско-американскому совету и направленному на решение глобальных международных проблем, и при *Региональном комитете*, подчиненном Региональному совету и направленному на решение приоритетных региональных проблем. То есть эти рабочие группы направлены на различные уровни мониторинга приоритетных проблем – на уровне глобальных арктических проблем и на уровне региональных проблем данного арктического сектора. Но для более детальной и согласованной работы с этими проблемами рабочие группы объединяют свои усилия в *совместные экспертные коллективы – совместные рабочие группы*.

Особое внимание необходимо обратить на такой элемент структуры СБТР как *Специальный комитет по формированию Берингова / Тихоокеанско-арктического Пан-Евразийского транспортно-арктического ареала*, на который выходит практически вся транспортная система морских перевозок по Севморпути в европейском направлении, дальневосточным морским коридорам и транспортным магистралям Северо-Восточной Азии, а также вдоль Северо-Западного побережья США в арктическом направлении, включая

Северо-Западный проход вдоль аляскинского и канадского арктического побережья в Европу.

Следует сказать несколько слов об определении рамочных условий функционирования данного проекта. Прежде всего, необходимо подчеркнуть, что применение в решении этой задачи чисто рыночного подхода по принципу «спроса – предложения» – представляется ошибочным и не должно быть использовано во всех областях природно-хозяйственного и социально-культурного развития и межгосударственного партнерства. То есть подход по принципу: если есть «спрос» со стороны какого-либо региона, например Чукотки или Аляски, на какой-либо вид российско-американского партнерства, который может предоставить создаваемый совет, значит, его нужно реализовывать. А если «спроса» по каким-либо причинам не обнаружено – значит, этого вида партнерства не должно быть вообще. Такой чисто рыночный подход может «работать» в организации бизнеса, но ни в коем случае – в организации комплексного регионального развития, научно-образовательных, социально-культурных и духовных человеческих отношений. Это другие сферы, где рыночный подход в его примитивной интерпретации не работает.

Многие проблемы, особенно в организации социальной жизни, в тех или других регионах подчас не решаются десятилетиями. И не потому, что нет «спроса» на их решение. К сожалению, существуют другие административные и финансовые ограничения. И именно здесь необходимо усилить общественный мониторинг по использованию наилучших международных практик в решении этих проблем. Здесь ориентироваться необходимо *не столько на сегодняшние возможности и практику регионов* в области экологического и социально-экономического развития, *сколько на те научные принципы*, которые вытекают из классических законов развития системы «Природа – Человек – Общество». СБТР как межгосударственная организация, ориентированная на совместное решение глобальных и локальных проблем в Тихоокеанском арктическом секторе, должна в опережающем плане формулировать и задавать цели и задачи для регионов этого сектора.

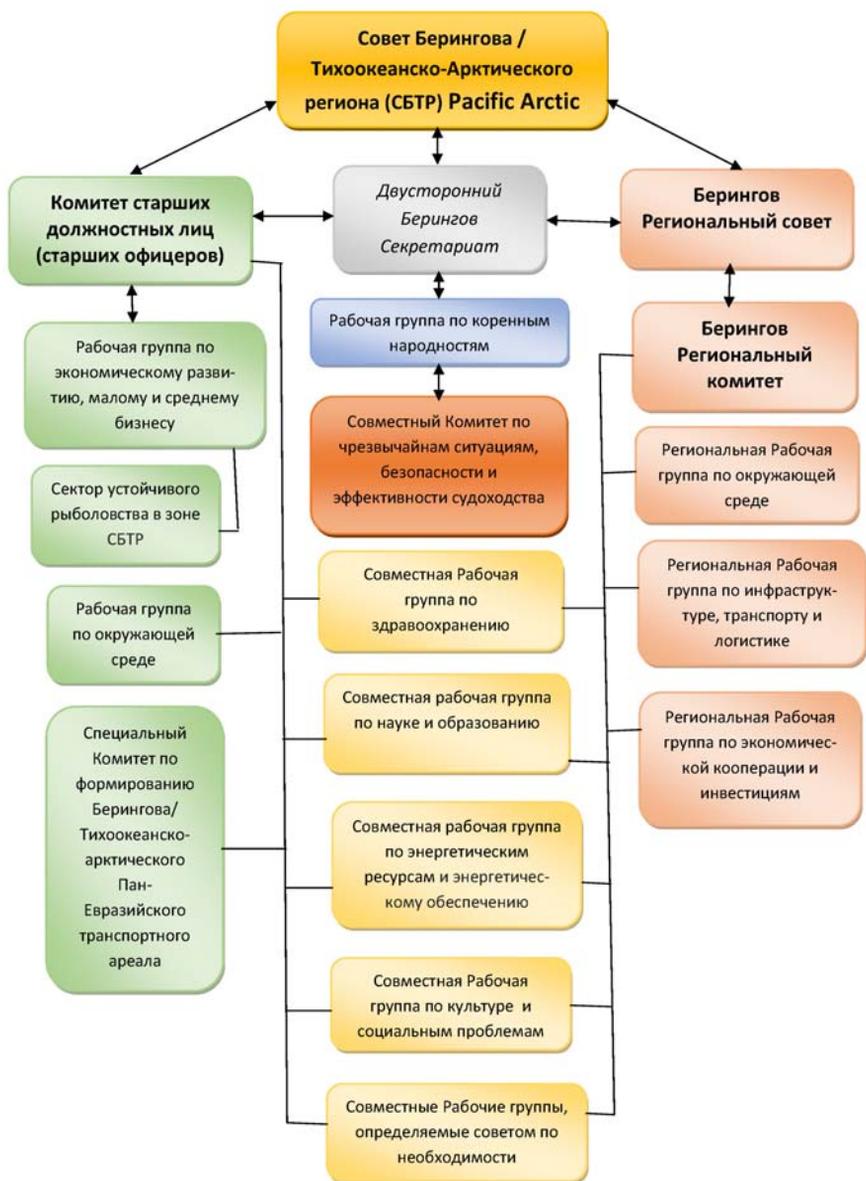


Рис. 5.10. Предлагаемая структура Совета Берингова / Тихоокеанско-арктического региона

Источник: составлено автором.

Что касается ключевых участников и партнеров данного проекта, то они могут быть определены из изучения социально-экономической структуры регионов, входящих в зону юрисдикции и деятельности создаваемого совета, а также из материалов *по истории развития партнерских отношений российских регионов с американской стороной*. Практически в каждом регионе и в области административного регулирования, и в каждой отрасли социально-экономической структуры возможны партнерские связи между российскими и американскими участниками по изучению и применению наилучших практик в организации их деятельности – в административном управлении, в бизнес-сообществе и в социально-культурной сфере. Выбор приоритетных направлений и ключевых участников российско-американских партнерских отношениях северо-арктических регионов Дальнего Востока и штата Аляска в настоящее время зависит от тех решений, которые примут региональные административные органы с учетом их организационных и финансовых возможностей, а также с учетом целевой поддержки федеральных органов обеих стран, если она будет оказана.

\* \* \*

Итак, в данной главе был рассмотрен ряд специфических и приоритетных, по мнению автора, проблем в развитии секторов Дальневосточной и Тихоокеанской Арктики, который, конечно же, не исчерпывает всей проблематики развития этих арктических регионов.

Что касается Дальневосточного сектора, то здесь приоритетной задачей является формирование интеграционных процессов в пространственном развитии, которые связаны в первую очередь с развитием опорных экономических зон, имеющих аналогичную специализацию на добыче минерально-сырьевых ресурсов. Также необходимо создание соответствующих инфраструктурных объектов с целевой ориентацией на опережающее внедрение современных достижений в научно-технической области в хозяйственную практику. В этих целях предлагается создание в регионе единого

инновационного центра, который бы взял на себя ответственность за решение этой проблемы.

Что касается международного трансграничного Тихоокеанского сектора, то в этом регионе на первый план выступают проблемы взаимосвязи его развития и четкого согласования освоенческих процессов между соседствующими странами – Россией и США. В этом отношении предлагается создание совместной межгосударственной институциональной структуры – Совета Берингова / Тихоокеанско-арктического региона (СБТР), который под эгидой Арктического совета и в тесной кооперации с Советом Баренцева / Евроарктического региона (СБЕР) взял бы на себя ответственность за сотрудничество в области сбалансированного и устойчивого развития Тихоокеанского сектора Арктики в интересах обоих приграничных государств и других стран, имеющих интересы в арктической зоне мира и, в частности, во встречных грузоперевозках между Азией и Европой по высокоширотным морским маршрутам.

## ГЛАВА 6. Влияние усиления активности Северного морского пути на эффективность функционирования дальневосточных арктических портов

В настоящее время Арктика становится частью сложного комплекса политических и экономических отношений как внутри, так и за пределами региона. Арктический регион, долгое время рассматривавшийся в качестве периферийного региона мира, сегодня привлекает к себе внимание правительств многих стран. Причиной подобного интереса является интенсивное таяние арктических льдов, объем которых за прошедшие 35 лет уже уменьшился на 30%, а в предстоящие 30 лет может сократиться ещё на 50% (рис. 6.1).

В связи с изменением климата в Арктике, на международных площадках обсуждаются перспективы освоения энергетических и минеральных ресурсов на шельфе арктических морей<sup>1</sup>, расширения судоходства<sup>2</sup> и рыболовства<sup>3</sup>. Большой интерес к этим вопросам демонстрируют не только арктические государства<sup>4</sup>, но и страны

---

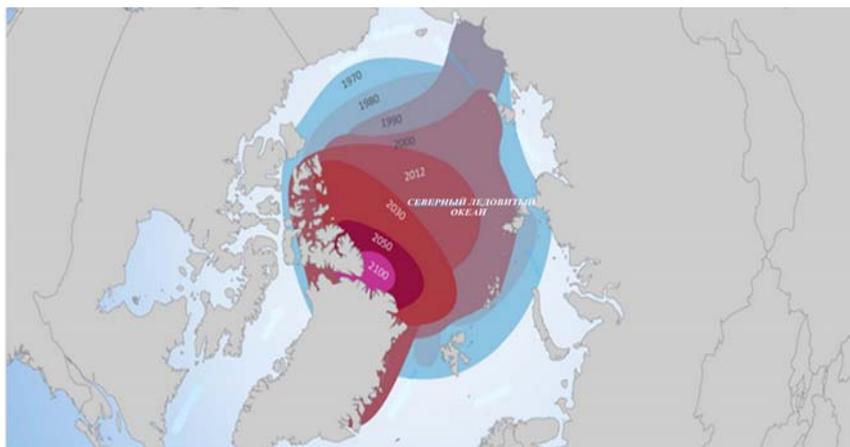
<sup>1</sup> По оценкам Геологической службы США, потенциальные неразведанные запасы нефти и природного газа в Арктике составляют, соответственно, 13 и 30% общемировых, причем 84% из них расположены на морском шельфе (China's Arctic Ambition // Winnipeg Free Press. 2014. 25 January. URL: <http://www.winnipegfreepress.com/opinion/editorials/chinas-arctic-ambition-241934391.html> (дата обращения: апрель 2021).

<sup>2</sup> В 2017 г. по СМП прошли 423 российских и 80 иностранных судов (Лёд тронулся, или зачем Россия вкладывается в Арктику? // Аргументы и факты. 2018. 13 декабря. URL: [https://aif.ru/money/economy/lyod\\_tronulsya\\_zachem\\_rossiya\\_vkladyvaetsya\\_v\\_arktiku](https://aif.ru/money/economy/lyod_tronulsya_zachem_rossiya_vkladyvaetsya_v_arktiku) (дата обращения: апрель 2021).

<sup>3</sup> Около четверти мировых рыбных запасов находится в Арктике. Таяние снегов и повышение температуры воды влияют на миграцию рыбы, что, в свою очередь, сказывается на рыболовстве. Оно смещается все дальше и дальше на север, в ранее не использовавшиеся воды (*Комиссия И.Н.* Арктический вектор внешней политики Китая // Проблемы национальной стратегии. 2015. № 1. С. 55).

<sup>4</sup> Арктические государства – группа из пяти стран, побережье которых выходит к Северному Ледовитому океану и которые имеют здесь свои внутренние морские воды, территориальное море, континентальный

Восточной Азии, среди которых наиболее активен Китай<sup>1</sup>, считающий себя «околоарктической» страной.



*Рис. 6.1. Границы распространения летних льдов в Арктике. Состояние и прогноз (1970–2100 гг.)*

*Источник:* The Arctic Institute. 2021. URL: <https://www.thearcticinstitute.org/arctic-maps/> (дата обращения: февраль 2021).

Фактически, изменение климата и таяние льдов открывают новые возможности для навигации по трем основным транспортным арктическим коридорам: Северо-Западному и Трансполярному (Центральному) проходам и Северному морскому пути (части Северо-Восточного прохода) (рис. 6.2).

*Северо-Западный проход* образован рядом возможных путей между 19000 островов Канадского Арктического архипелага. Он достаточно глубок, чтобы принимать супертанкеры и контейнеро-

---

шельф, исключительную экономическую зону – Россия, Канада, США, Норвегия и Дания (из-за о. Гренландия).

<sup>1</sup> *Леонов С.Н., Заостровских Е.А.* Развитие Северного морского пути и рост активности КНР в Арктике как предпосылки усиления транспортного каркаса Дальнего Востока // Регионалистика. 2021. Т.8. № 2. С. 54–70. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.2.54>

возы, чья осадка велика для Панамского канала<sup>1</sup>. Однако в ближайшем будущем проход не представляет интереса с точки зрения развития мировой коммерческой навигации в связи с крайней непредсказуемостью погодных условий Канадского Арктического архипелага, что делает потенциальные спасательные операции слишком сложными, а страхование груза слишком дорогим.



Рис. 6.2. Арктические маршруты планеты

Источник: Ерохин В.Л. Северный морской путь и арктические транспортные коридоры: проблемы использования и прогнозы коммерциализации грузоперевозок // Маркетинг и логистика. 2017. № 6 (14). С. 22–44.

Важным условием, действующим не в пользу этого направления, является и недостаточно развитая инфраструктура, и прохождение его через территории, слабо освоенные с точки зрения добычи природных ресурсов (в отличие от Северного морского пути). Други-

---

<sup>1</sup> Байерз М. Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады: прошлое, настоящее, желаемое будущее // Вестник Московского университета. Серия 25. Международные отношения и мировая политика. 2011. № 2. С. 96.

ми словами, Северо-Западный проход потенциально может использоваться в основном для транзита между начальной и конечной точками маршрута, без возможности загрузки судов в промежуточных пунктах<sup>1</sup>. Отметим, что Северо-Западный проход будет испытывать ограничения по проходимости морских судов из-за того, что арктический лед сохранится у берегов Канады и Гренландии (см. *рис. 6.1*).

*Трансполярный морской путь*, пересекающий Северный полюс – кратчайший морской торговый канал, соединяющий Северо-Восточную Азию и Европу. Прохождение по данному маршруту связано с преодолением тяжелого и постоянного льда, что невозможно без ледокольного флота.

*Северный морской путь* (СМП) составляет большую часть Северо-Восточного прохода, пролегает вдоль арктических берегов России по морям Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово) и соединяет в единую транспортную систему европейские и дальневосточные порты России, а также устья судоходных сибирских рек.

Из трех упомянутых арктических маршрутов СМП и, как следствие, Северо-Восточный проход в целом, обладают наиболее существенным потенциалом для осуществления экономической деятельности в Арктике. Северный морской путь дает возможность развивать два маршрута: национальную арктическую транспортную систему и международный транзитный коридор. При этом триггером, стимулирующим развитие транспортных операций по СМП, выступает не столько транзитное судоходство между неарктическими портами Европы и Северо-Восточной Азии, сколько добыча и транспортировка ресурсов из АЗРФ на запад в Европу либо на восток в Азию.

В России, при развитии СМП значительное внимания уделяется северным территориям, морскому транспорту и арктическим портам. Согласно основным программным документам страны будут созданы инфраструктурные условия для развития потенциальных

---

<sup>1</sup> *Ерохин В.Л.* Северный морской путь и арктические транспортные коридоры: проблемы использования и прогнозы коммерциализации грузоперевозок // Маркетинг и логистика. 2017. № 6 (14). С. 23.

точек экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых в АЗРФ. В этом ключе планируется создать восемь опорных зон в увязке с арктическими портами на льготных условиях<sup>1</sup>. А для развития транзитных перевозок планируется создать два арктических ХАБа на входе и выходе трассы СМП (в портах Мурманск и Петропавловск-Камчатский)<sup>2</sup>.

### **Инфраструктурные условия развития потенциальных точек экономического роста**

Бесспорным является утверждение о том, что транспортная инфраструктура определяет развитие региона и его хозяйственного комплекса, выступая остовом, основой процесса освоения любого региона. Это верно и для Дальневосточной Арктики, современная конфигурация транспортной сети которой достаточно проста: Северный морской путь является основной широтной магистралью, к которой с юга выходят меридиональные (водные и сухопутные) трассы, требующие соединения между собой.

Главным отличием современного момента в российской Арктике, по сравнению с ситуацией позднесоветского периода, выступает опора на морскую логистику при реализации большинства новых проектов ресурсного освоения этого региона<sup>3</sup>. Практически, именно порты СМП являются «реперными точками» транспортной системы Севера Дальнего Востока, а развитие арктических регио-

---

<sup>1</sup> Опорные зоны Арктики РФ и их морские порты: 1. Кольская (Мурманск и Териберка); 2. Архангельская (Архангельск); 3. Ненецкая (Нарьян-Мар, Индига); 4. Воркутинская (Варандей, Амдерма); 5. Ямало-Ненецкая (Сабетта, Харасавей, Новый Порт); 6. Таймыро-Туруханская (Диксон, Дудинка); 7. Северо-Якутская (Тикси); 8. Чукотская (Певек и Беринговский).

<sup>2</sup> *Леонов С.Н., Заостровских Е.А.* Потенциал восточной Арктики как катализатор развития Дальнего Востока России // Арктика: экология и экономика. 2019. № 4 (36). С. 4–15. <http://dx.doi.org/10.25283/2223-4594-2019-4-4-15>

<sup>3</sup> *Пилясов А.Н., Путилова Е.С.* Новые проекты освоения российской Арктики: пространство значимо! // Арктика и Север. 2020. № 38. С. 21–43. <http://dx.doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.38.21>

нов в силу огромности пространства и слабой заселенности, четко укладываются в концепцию поляризации, утверждающей, что экономическое развитие любого макрорегиона всегда сопровождается значительной региональной поляризацией.

Теоретическое обоснование неизбежности региональной поляризации дал в середине XX в. французский исследователь Ф. Перру, отошедший в своих построениях от принципа гомогенности (равномерности) территориального развития. Подобный подход позволил ему трактовать «полюса роста» как точки концентрации экономической и инвестиционной активности, формирующиеся вокруг «пропульсивных» отраслей и способные генерировать экономический рост в масштабах обширных территорий<sup>1</sup>. Экономические эффекты, возникающие в результате функционирования морского порта, часто пытаются рассматривать с точки зрения теории полюсов роста Ф. Перру<sup>2</sup>, которая реализуется в различных моделях, объясняющих развитие портов. Классическое представление о взаимодействии морского порта и региона основывается на том, что порт является важнейшим инфраструктурным активом в экономике региона. Экономические эффекты от функционирующего порта позволяют снижать затраты на торговлю, производят добавленную стоимость, увеличивают занятость, а также оказывают мультипликативное влияние, как на саму портовую систему, так и на взаимодействующие с ней отрасли<sup>3</sup>. Обеспечение эффективного функционирования

---

<sup>1</sup> Ласуэн Х.Р. Урбанизация и экономическое развитие: временное взаимодействие между географическими и отраслевыми кластерами // *Пространственная экономика*. 2009. № 4. С. 106–125.

<sup>2</sup> *Perroux F.* Economic Space Theory and Application // *The Quarterly Journal of Economics*. 1950. Vol. 64. Issue 1. Pp. 89–104. <https://doi.org/10.2307/1881960>

<sup>3</sup> *Giuliano G., Brien T.* Responding to Increasing Port-Related Freight Volumes: Lessons from Los Angeles / Long Beach and Other US Ports and Hinterlands // *Port Competition and Hinterland Connections*. Round Table 143. OECD Publishing. 2009. Pp. 77–108; *Notteboom T., Rodrigue J.-P.* Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development // *Maritime Policy and Management*. 2005. Vol. 32. Issue 3. Pp. 297–313. <https://doi.org/10.1080/03088830500139885>; *Suykens F., Van de Voorde E.* A Quarter of a Century of Port Management in Europe: Objectives and Tools //

порта, с одной стороны, оказывает положительное влияние на регион, с другой стороны, повышает его конкурентоспособность. Соответственно двусторонняя связь между портом и регионом представляет взаимный интерес как для экономики региона, так и для самого порта.

В качестве примера приводятся определенные закономерности развития порта и региона. Так, в среднем 1 т груза в порту приносит до 100 долл. добавленной стоимости, а увеличение на 1 млн т грузов в порту в среднем способствует созданию дополнительно до 300 рабочих мест в краткосрочном периоде<sup>1</sup>. Или, например, доля в ВВП от логистической деятельности порта может составлять от 9 до 12% в стране<sup>2</sup>.

В силу уникальности любого порта, часто неясно, сочетание каких факторов обязательно приведет к возникновению полюса роста портового региона. В современной научной литературе и хозяйственной практике пропульсивной признается динамично развивающаяся отрасль, являющаяся ведущей на данном цикле экономического развития и характеризующаяся высоким уровнем технологий и обширным рынком, что обеспечивает индуцированный (поляризационный) эффект<sup>3</sup>. Другими словами, то, что порт и портовая инфраструктура выступают деловым и хозяйственным центром территории размещения, недостаточно для признания транспортной инфраструктуры пропульсивной отраслью.

---

Maritime Policy and Management. 1998. Vol. 25. Issue 3. Pp. 251–261. <https://doi.org/10.1080/03088839800000037>; *Olivier D., Slack B.* Rethinking the Port // Environment and Planning. 2006. Vol. 38. Issue 8. Pp. 1409–1427. <https://doi.org/10.1068/a37421>.

<sup>1</sup> The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report / OECD. Regional Development Working Papers No. 2013/13 / Edited by O. Merk. 2013. 183 p. <https://doi.org/10.1787/5k40hdhp6t8s-en>

<sup>2</sup> Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centers / ESCAP. New York: United Nations Publication, 2002. 100 p.

<sup>3</sup> *Розанова Л.И., Морошкина М.В.* Стимулирование развития пропульсивных отраслей как заданный импульс структурных сдвигов // Вопросы безопасности. 2015. № 5. С. 1–20. <https://doi.org/10.7256/2409-7543.2015.5.16539>

Встречаются случаи, когда морские порты, формально продуцирующие экономический рост в отдельных отраслях или сегментах, в целом выступают полюсами угнетения экономики региона. Особенно это характерно для тех портов, которые расположены вдали от основных экономических центров страны и экономически не связаны со своими прилегающими территориями<sup>1</sup>.

Для формирования потенциального полюса роста крайне важно наличие пропульсивного потенциала у якорных, головных проектов, размещаемых на территории. Если рассматривать эту ситуацию в терминах теории Ф. Перру, то наличие транспортно-логистической инфраструктуры на территории следует воспринимать как необходимое, но недостаточное условие возникновения реального полюса роста в регионе.

В то же время в двух случаях может наблюдаться рост пропульсивного эффекта транспортной инфраструктуры.

Во-первых, если пропульсивный эффект приобретает «наведенный» характер. Подобная ситуация характерна для портов, расположенных в освоенных регионах, имеющих комфортные экономические и природные условия, когда на припортовой территории создаются мощности по доработке продукции. Во-вторых, пропульсивный эффект транспортной инфраструктуры может мультиплицироваться развитием транспортоемких добывающих отраслей. Так, у портов западной Арктики в условиях резкого наращивания грузооборота отмечается возникновение кумулятивного эффекта на базе роста объемов транспортоемкой продукции и, как следствие, усиление пропульсивного потенциала.

К сожалению, порты Дальневосточной Арктики не обладают ни первым, ни вторым из условий повышения пропульсивного характера транспортной системы в регионе<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> *Fujita M., Mori T.* The Role of Ports in the Making of Major Cities: Self-Agglomeration and Hub-Effect // *Journal of Development Economics*. 1996. Vol. 49. Issue 1. Pp. 93–120. [https://doi.org/10.1016/0304-3878\(95\)00054-2](https://doi.org/10.1016/0304-3878(95)00054-2)

<sup>2</sup> *Леонов С.Н., Заостровских Е.А.* Потенциал восточной Арктики как катализатор развития Дальнего Востока России // *Арктика: экология и*

В силу сложившихся обстоятельств, исследования в области оценки влияния транспортной активности СМП на эффективность функционирования арктических портов Дальнего Востока, имеют особую актуальность.

## Современные тенденции развития

### *Северный морской путь*

Северный морской путь традиционно является важной транспортной артерией для России. Как было отмечено выше, основные перспективы развития маршрутов СМП связаны с национальной арктической транспортной системой и международным транзитным коридором.

Современный период (2000–2021 гг.) развития *национальной арктической транспортной системы СМП*, в первую очередь, связан с преодолением кризисного состояния и интенсивным наращиванием грузооборота в последующие годы. Как следствие, в 2016 г. был преодолен максимальный показатель советского периода (6,5 млн т – 1987 г.), а в 2020 г. этот показатель достиг своего максимума – 32,97 млн т (рис. 6.3).

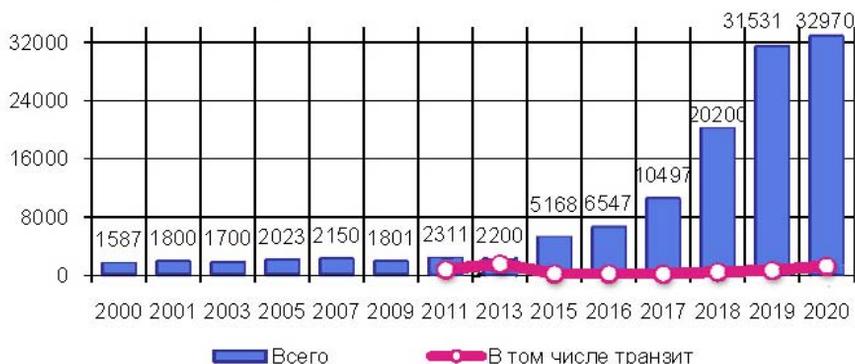


Рис. 6.3. Перевозки грузов по Северному морскому пути, тыс. т

Источник: составлено по данным Министерства транспорта РФ.

Рост грузооборота был обеспечен стабильным наращиванием объемов добычи сырьевых грузов (нефти, угля, железной руды и СПГ) крупными компаниями Норникель, Лукойл, Роснефть, НоватЭК. Так например, в 2019 г. компания «Ямал-СПГ» произвела 18 млн т СПГ, превысив проектную мощность завода на 11%. В этом же году компания «Газпром» начала полномасштабное освоение Харасавэйского месторождения. Ранее на месторождении были созданы объекты жизнеобеспечения, в частности вахтовый жилой комплекс и электростанция для собственных нужд. Компания «Газпромнефть» в 2019 г. произвела отгрузку нефти с Новопортовского месторождения морским путем в объеме 7,5 млн т.

В свою очередь, *транзитные перевозки*, как видно на рисунке 6.3, имели другую тенденцию. Транзит на трассе СМП появился в результате снижения требований к уровню ледовой защиты кораблей в 2010 г. и достиг своего максимума (1,6 млн т) в 2013 г. В этот период был совершен 71 рейс между различными зарубежными портами: Мидзусима (Япония) – Монгстад (Норвегия): 79,8 тыс. т нефти; Щецин (Польша) – Тан Санг-Кай (Вьетнам): 120 т генеральных грузов и т. д.<sup>1</sup> Однако начиная с 2014 г. отмечается сокращение транзита, а уже в 2019 г. его объем составил лишь 600 тыс. т. Причиной этого явился экономический кризис и санкционная политика западных стран, а также было завершено строительство второго русла Суэцкого канала, которое позволило «вернуть» часть «перебежавших» перевозок с трассы Северного морского пути на Южный.

В то же время все еще основным экономическим препятствием транзитных перевозок по СМП является его одностороннее движение, когда судно в одну сторону следует на балласте. Хотя в отдельные годы некоторые транзитные перевозки по СМП имели двустороннюю направленность<sup>2</sup>. Учитывая данные обстоятельства, можно констатировать, что пока использование трассы СМП для

---

<sup>1</sup> NSR Transit 2013. URL: <http://arctic-lia.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2013.pdf> (дата обращения: май 2021).

<sup>2</sup> Факторный анализ и прогноз грузопотоков Северного морского пути / науч. ред. В.С. Селин, С.Ю. Козьменко. Апатиты: КНЦ РАН, 2015. 335 с.

осуществления транзитных перевозок крайне незначительно. Расширение судоходства по трассе СМП в основном основано на российских грузах, а транзитные международные перевозки составляют лишь небольшую долю. Основной проблемой в наращивании перевозки грузов по трассе СМП выступает слабо развитая транспортная инфраструктура, в том числе плачевное состояние арктических портов страны.

### ***Морские порты АЗРФ***

Условно морские порты российской Арктики принято разделять на две части: порты западной и восточной Арктики. Это деление имеет принципиальное значение. Порты западной Арктики – включают развитую инфраструктуру, работают, как правило, круглогодично и имеют технические возможности для перевалки грузов. Порты восточной Арктики находятся в глубоком системном кризисе, а показатели грузооборота ничтожно малы. Именно поэтому основной грузооборот приходится на порты западной Арктики – 98%. За двадцать последних лет (2000–2019 гг.) совокупный грузооборот портов российской Арктики увеличился в 8,9 раз и в 2019 г. достиг отметки 104,8 млн т. При этом роль арктических портов ежегодно возрастает, за исследуемый период их доля в объеме грузооборота портов страны увеличилась с 5 до 12%.

В свою очередь в общемировом масштабе роль арктических портов России гораздо более значима. По данным World Port Index портовую инфраструктуру Арктики составляют 82 морских порта, из которых 25% – порты России. При этом самым крупным арктическим портом является порт – Мурманск, который в 2019 г. переработал свыше 80 млн т. Остальные арктические порты мира классифицируются, как мелкие с ограниченным числом механизированных причалов и ремонтных мастерских.

В каждой стране стратегическое решение в отношении развития арктических портов определяется особенностью региона. Перспективы развития порта Икалуит (Канада) связаны с развитием экотуризма, Ном (США) – создание арктического хаба для обработки океанических судов, идущих вдоль западной Аляски (*рис. 6.4*).

## Морские порты восточной Арктики

В настоящее время сухопутная территория восточной Арктики охватывает 33% от общей площади Дальнего Востока России. На этой территории расположено 164 населенных пунктов и проживает 159,5 тыс. чел. Наличие больших запасов природных ресурсов (золото, алмазы, олово, вольфрам, редкоземельные металлы, угли) создает благоприятные условия для развития добывающей промышленности.

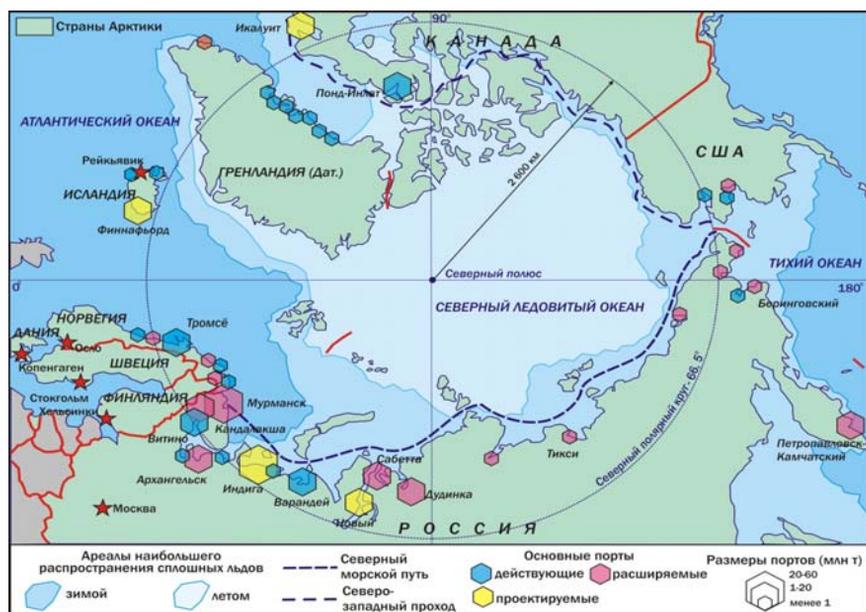


Рис. 6.4. Арктические порты мира

Источник: составлено по: World Port Index. 2019 / National Geospatial-Intelligence Agency. 2019. URL: <https://msi.nga.mil/Publications/WPI> (дата обращения: апрель 2021).

Карта выполнена Хижняком В.Д., ИЭИ ДВО РАН.

Особенность развития арктической территории заключается в том, что отраслевая структура экономики региона слабо диверсифицирована, объекты транспортного комплекса ориентированы

преимущественно на вывоз полезных ископаемых, а в завозе грузов преобладают потребительские товары. Развитие восточной Арктики зависит от эффективности работы морского транспорта. Это связано с огромной территорией, неравномерным хозяйственным освоением и системой расселения.

В настоящее время опорную береговую инфраструктуру восточной Арктики формируют 6 портов. Их выгодное положение позволяет обеспечивать свободный выход на международные транспортные коридоры и осуществлять внешнеторговые связи. Однако их инфраструктура остро нуждается в обновлении и комплексной модернизации, так как ее основной костяк был заложен еще в советское время, когда решались военно-стратегические задачи страны. Кроме того, бункеровка возможна только в порту Анадырь, в Эгвекинот нет пункта пропуска через государственную границу. В портах Певек, Провидения, Эгвекинот и Беринговский есть проблемы с навигационным обслуживанием, существует дефицит электроэнергии. Более того отсутствие выхода на железнодорожную сеть страны постоянно замедляет сроки реализуемых проектов в арктических портах Дальнего Востока<sup>1</sup>.

Поэтому, в ближайшее время в отношении арктических портов Дальнего Востока предстоит решить две основные задачи. Во-первых, необходимо развивать порты восточной Арктики в увязке с экономикой прилегающих территорий. Это может обеспечить интенсивное развитие предприятий, занятость населения и увеличение производства продукции с высокой долей валовой добавленной стоимости. В целях повышения социально-экономической устойчивости развития российской Арктики, Правительством РФ предлагается создать в АЗРФ 8 опорных зон развития. Две из которых (Северо-Якутская и Чукотская), расположены на Дальнем Востоке. Министерство развития Дальнего Востока и Арктики определило приоритеты развития каждой из названных опорных зон. Для Чу-

---

<sup>1</sup> *Леонов С.Н., Заостровских Е.А.* Влияние портов Северного морского пути на формирование очаговых зон освоения восточной Арктики // Арктика: экология и экономика. 2021. Т. 11. № 1. С. 6–18. <http://dx.doi.org/10.25283/2223-4594-2021-1-6-18>

котки это Баимское месторождение и создание университета. Для Якутии – развитие районов рек Анабара, Лена, Индигирка и Колыма<sup>1</sup>. В целом формирующаяся в российской Арктике система льгот многообразна и в данное время еще не сложилась<sup>2</sup>. Льготы по развитию предпринимательства и транспортной инфраструктуры оказываются резидентам Свободного порта Владивосток (СПВ) в портах Певек и Петропавловск-Камчатский, а также резидентам Территорий опережающего развития (ТОР) Беринговский и Камчатка.

Во-вторых, необходимо развивать транспортно-логистическую систему, стимулировать переход портов арктической зоны Дальнего Востока ко второй и третьей стадиям портового развития (рис. 6.5), что приведет к расширению функций портов и, как следствие, будет способствовать росту объемов формируемой в портах прибыли.

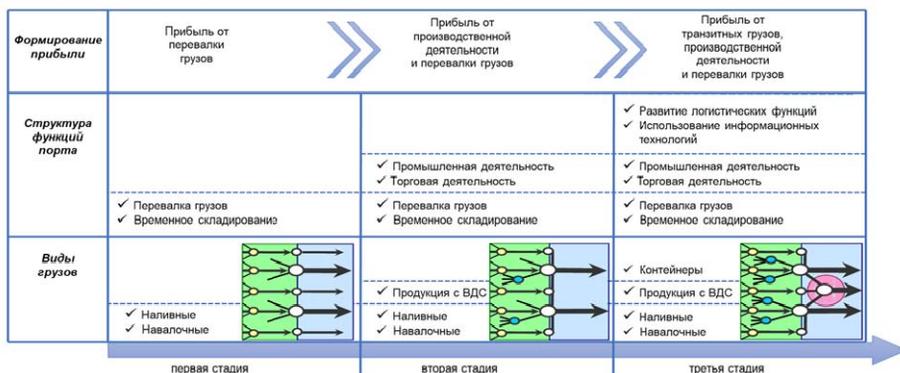


Рис. 6.5. Эффекты, формируемые на перспективных стадиях развития портов восточной Арктики

Источник: составлено авторами.

<sup>1</sup> Минвостокразвития обозначило приоритеты развития каждого региона Арктики / Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. 2020. 20 февраля. URL: [https://minvr.ru/press-center/news/24381/?sphrase\\_id=1336418](https://minvr.ru/press-center/news/24381/?sphrase_id=1336418) (дата обращения: апрель 2021).

<sup>2</sup> Минакир П.А., Леонов С.Н. Проблемы прогнозирования развития арктических регионов Дальнего Востока // Арктика: экология и экономика. 2015. № 1 (17). С. 10–17; Леонов С.Н. Преференциальные режимы созданных локальных точек роста и их влияние на экономику Дальнего Востока // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2020. Т. 13. № 3. С. 28–45. <http://dx.doi.org/10.15838/esc.2020.3.69.3>

С точки зрения экономики региона, наиболее прибыльным является доход от транспортно-логистических услуг, возникающий на третьей стадии развития портового хозяйства региона. Однако реализация подобного подхода может рассматриваться лишь как перспективная цель, поскольку порты дальневосточной Арктики находятся в настоящее время на первой стадии своего развития.

### **Прогноз развития грузовой базы восточной части СМП**

Перспективы развития арктических портов Дальнего Востока определяются потенциальными объемами грузооборота восточной части СМП. В свою очередь, планы развития СМП определены в новой Стратегии развития Арктической зоны РФ до 2035 года<sup>1</sup>. В документе планируется, что развитие производственных объектов в АЗРФ обеспечит загрузку транспорта, снимет инфраструктурные ограничения и привлечет дополнительные транзитные грузы. В результате должны быть созданы благоприятные условия для перевозки грузов, объем которых в 2035 г. планируется нарастить до 160 млн т, из них 150 млн т составят национальные грузы, а 10 млн т сформирует транзит.

Из 160 млн т, прогнозируемых к перевозке по СМП к 2035 г., объем грузов, перерабатываемых в портах восточной Арктики может составить порядка 32,7 млн т на последний год рассматриваемого периода (*табл. 6.1*).

Как видно из данных таблицы 6.1, прирост грузооборота за счет освоения рудных и угольных месторождений Дальневосточной Арктики может составить к 2035 г. 10,2 млн т. В дополнение к этому, 22,5 млн т грузооборота будут связаны с перспективами развития порта Петропавловск-Камчатский, который территориально не относится к АЗРФ, но, как было неоднократно отмечено, является

---

<sup>1</sup> Михайлов А. Арктический класс. Утвержден план развития Северного морского пути до 2035 года // Российская газета. 2020. 28 января. URL: <https://rg.ru/2020/01/28/reg-szfo/utverzhden-plan-razvitiia-severnogo-morskogo-puti-do-2035-goda.html> (дата обращения: апрель 2021).

ключевым элементом, ХАБом восточной части Северного морского пути<sup>1</sup>.

Таблица 6.1

**Потенциальные объемы минерально-сырьевых грузов арктических портов Дальнего Востока, 2035 г.**

| Опорная зона, порт, проект          | Груз              | Объем инвестиций млрд руб. | Сроки реализации | Мощности, млн т |
|-------------------------------------|-------------------|----------------------------|------------------|-----------------|
| Порты восточной Арктики             |                   |                            |                  | 32,7            |
| Чукотская опорная зона, всего       |                   |                            |                  | 10,2            |
| Певек                               |                   |                            |                  | 0,2             |
| Майское                             | Руда              | н/д                        | 2025–2028*       | 0,1             |
| Баимское                            | Руда              | н/д                        | 2025–2028*       | 0,1             |
| Беринговский (Угольный**)           | Уголь             | 23,0                       | 2018–2022        | 10,0            |
| ХАБ Петропавловск-Камчатский, всего |                   |                            |                  | 22,5            |
| Ямал-СПГ**                          | СПГ               | 70,0                       | 2020–2023        | 21,7            |
| Нефтетерминал**                     | Нефтепродукты     | 0,4                        | 2020–2022        | 0,2             |
| Терминал по переработке грузов**    | Генеральные грузы | 2,2                        | 2020–2022        | 0,6             |

*Примечание:* \* оценка авторов, \*\* проект имеет преференции СПВ или ТОР.

*Источник:* составлено по: Фишкин Д.О., Григорьев М.Н. Реализация минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктической зоны России – как выполнить «Майский» указ президента России // Российская Арк-

<sup>1</sup> Отметим, что в Стратегии развития порта Петропавловск-Камчатский заложен даже более оптимистичный вариант, рассматривающий начало в 2024 г. строительства здесь глубоководного контейнерного терминала мощностью 160 млн т (В 2024 году на Камчатке начнут строить глубоководный контейнерный терминал // Тихоокеанская Россия. 2019. 6 июня. URL: <https://to-ros.info/?p=77223> (дата обращения: май 2021).

тика. 2019. № 7. С. 41–48. <https://doi.org/10.24411/2658-4255-2019-10074>; *Плакаткина Л.С.* Анализ и перспективы развития добычи угля в период до 2035 года в Чукотском автономном округе // *Горная промышленность*. 2016. № 5. С. 2–5; *Головизнин А.А.* Развитие портов российской Арктики / *Морстройтехнология*. 2020. URL: [https://morproekt.ru/attachments/article/1116/arctic\\_projects\\_2020\\_plus.pdf](https://morproekt.ru/attachments/article/1116/arctic_projects_2020_plus.pdf) (дата обращения: март 2021); Два угольных проекта на Таймыре – две судьбы // *PortNews*. 2020. 6 февраля. URL: <https://portnews.ru/digest/print/21544/?backurl=/digest/> (дата обращения: март 2021); *Павлов В.К., Селин В.С.* Проблемы развития грузопотоков Северного морского пути и методы их решения // *Вестник УГУЭС. Наука, образование, экономика. Серия: экономика*. 2015. № 2 (12). С. 73–80; *ТОР «Камчатка»* / Министерство рыбного хозяйства Камчатского края. 2017. URL: <https://www.kamgov.ru/minfish/tor-kamchatka> (дата обращения: март 2021); *Бунин И.* Перспективы порта, связанные с интеграцией в систему Севморпути // *Морские вести России*. 2019. 26 ноября. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1688/81547/> (дата обращения: март 2021).

Для выполнения прогнозируемого до 2035 г. объема работ, потребуется завоз техники, оборудования, строительных и продовольственных товаров, что приведет к росту и объемов каботажных перевозок<sup>1</sup>. Предполагается, что реализация названных перспективных проектов увеличит объем грузооборота портов Дальнего Востока, создаст дополнительные рабочие места и будет способствовать образованию дополнительных экономических эффектов, как в самих портах, так и за их пределами, потенциально способствуя формированию локальных узлов («точек роста»).

### **Расчеты и основные допущения**

Период прогноза составляет 16 лет (2020–2035 г.). Оценка стоимостных показателей выполнялась в ценах 2019 г. Базой для оценки послужили статистические данные о погрузочно-разгрузочной деятельности семи портов восточной Арктики по 11 наименованиям (уголь, нефть, СПГ, круглый лес, зерно, металлы, машины, минераль-

---

<sup>1</sup> Например, в порту Беринговский рост экспорта угля в 2015 г. обеспечил прирост каботажных грузов на 30% (*Морские вести России*. URL: <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=67799> (дата обращения: январь 2020)).

но-строительные материалы, руда, контейнеры и прочие тарно-штучные). Подробно оценка взаимосвязей между экономикой региона и портом описана в работах<sup>1</sup>, здесь же отметим следующее.

Учитывалось, что в России в сравнении с основными мировыми морскими державами логистические услуги формируют лишь 20% доходов портов<sup>2</sup>, а основная доля (80%) приходится на погрузо-разгрузочные работы. Такая структура доходов российских арктических портов объясняется слаборазвитой инфраструктурой и сложными условиями эксплуатации. Поэтому при оценке экономических эффектов от реализации портовых проектов на период до 2035 г. для дальневосточных опорных зон и арктического ХАБа в расчетах предполагалось, что погрузо-разгрузочные работы в перспективе составят основной объем доходов портов данного региона.

Группировка грузов осуществлялась по трем категориям: экспорт всего, экспорт с учетом преференциальных грузов (для СПВ и ТОР), каботаж. Объем экспортных грузов определялся согласно таблице 6.1; объем каботажных грузов рассчитывался в зависимости от завоза грузов в арктические регионы Дальнего Востока и дополнительного прироста каботажа в связи с приростом объемов экспортных грузов.

При расчете налоговых льгот и преференций в отношении резидентов арктических портов учитывалось, что все экспортные грузы морских портов Арктики Дальнего Востока реализуются в рамках льготных режимов СПВ, ТОР и налоговых льгот для резидентов Арктики.

---

<sup>1</sup> *Заостровских Е.А.* Морские порты Хабаровского края как полюса экономического роста // *Пространственная экономика*. 2017. № 4. С. 170–183. <https://doi.org/10.14530/se.2017.4.170-183>; *Заостровских Е.А.* Угольные порты Ванино и Восточный, и их влияние на экономику региона // *Проблемы развития территории*. 2020. № 1 (105). С. 78–92. <https://doi.org/10.15838/ptd.2020.1.105.6>

<sup>2</sup> Отметим, что технологически развитые порты мира способствуют формированию различных видов логистической деятельности, доля которых оценивается на уровне 80% доходов портов (Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centers / ESCAP. New York: United Nations Publication, 2002. 100 p.).

У значительной части запланированных экспортных проектов отсутствует общая оценка объема потребных инвестиций, а сроки их реализации выпадают на узкий временной период – 2022–2030 гг. (табл. 6.1). Это может привести к «инвестиционной усталости» инвесторов, а сроки завершения проектов могут оказаться «растянутыми» на несколько лет. Однако в процессе анализа данный факт нивелировался. Предполагалось, что все проекты Чукотской опорной зоны, как и ХАБа Петропавловск-Камчатский, будут завершены к 2030 г. Для проектов СПВ и ТОР учитывалась нулевая ставка налога на прибыль в течение первых 5-ти лет и ставка в размере 12% в течение следующих 5 лет.

С учетом описанных допущений, выполнен расчет эффектов от реализации портовых проектов для опорных зон и арктического ХАБа на Дальнем Востоке до 2035 г. на последний год выделяемых пятилетий.

Полученные оценки представлены в таблице 6.2 и позволяют сделать следующий вывод, а именно: территориальная структура прироста показателей арктических портов Дальнего Востока довольно существенно различается для каждой из опорных зон и ХАБа Петропавловск-Камчатский.

В целом грузооборот портов восточной Арктики будет развиваться более интенсивными темпами, чем остальные показатели деятельности портов. Если грузооборот за период 2019–2035 гг. вырастает в 12 раз, то объем полученного дохода портов – в 6 раз, налоговые выплаты – в 5,7 раз, а численность занятых – в 2,4 раза (табл. 6.2).

#### *Северо-Якутская опорная зона*

Зона будет ориентирована на рост каботажных перевозок, вызванный повышенным спросом на технику, оборудование, строительные материалы, которые потребуется завозить для разработки и освоения месторождений. В 2035 г. грузооборот зоны составит 0,4 млн т. Экономические эффекты, формируемые портом Тикси, будут невелики: объем дохода порта составит 348,6 млн руб.; налог на прибыль – 10,7 млн руб.; численность занятых – 20 чел.

Таблица 6.2

**Расчетные показатели экономических эффектов для опорных зон и арктического ХАБа  
на Дальнем Востоке от реализации портовых проектов, связанных с активизацией деятельности  
на Северном морском пути**

| Показатель  | Всего  |         |         |         | В том числе:                 |       |       |       |                        |         |         |         |                              |         |         |         |
|---|--------|---------|---------|---------|------------------------------|-------|-------|-------|------------------------|---------|---------|---------|------------------------------|---------|---------|---------|
|   |        |         |         |         | Северо-Якутская опорная зона |       |       |       | Чукотская опорная зона |         |         |         | ХАБ Петропавловск-Камчатский |         |         |         |
|   | 2019   | 2025    | 2030    | 2035    | 2019                         | 2025  | 2030  | 2035  | 2019                   | 2025    | 2030    | 2035    | 2019                         | 2025    | 2030    | 2035    |
| Объем перевалки грузов, млн т                     | 2,9    | 35,1    | 35,3    | 35,3    | 0,3                          | 0,3   | 0,4   | 0,4   | 1,6                    | 11,2    | 11,3    | 11,3    | 1,0                          | 23,6    | 23,6    | 23,6    |
| В том числе:                                      |        |         |         |         |                              |       |       |       |                        |         |         |         |                              |         |         |         |
| экспорт, млн т                                    | 0,4    | 32,6    | 32,7    | 32,7    | –                            | –     | –     | –     | 0,4                    | 10,1    | 10,2    | 10,2    | –                            | 22,5    | 22,5    | 22,5    |
| каботаж, млн т                                    | 2,5    | 2,5     | 2,6     | 2,6     | 0,3                          | 0,3   | 0,4   | 0,4   | 1,2                    | 1,1     | 1,1     | 1,1     | 1,0                          | 1,1     | 1,1     | 1,1     |
| <b>Экономические эффекты</b>                      |        |         |         |         |                              |       |       |       |                        |         |         |         |                              |         |         |         |
| Объем дохода портов от перевалки грузов, млн руб. | 8254,2 | 49576,8 | 49877,0 | 49924,8 | 212,0                        | 267,7 | 301,5 | 348,6 | 3201,8                 | 24873,7 | 24955,2 | 24955,2 | 4840,4                       | 24435,4 | 24620,3 | 24621,0 |
| В том числе от:                                   |        |         |         |         |                              |       |       |       |                        |         |         |         |                              |         |         |         |
| экспорта, %                                       | 10,7   | 85,5    | 83,2    | 83,2    | –                            | –     | –     | –     | 27,6                   | 88,7    | 88,7    | 88,7    | –                            | 79,4    | 78,8    | 78,8    |
| каботажа, %                                       | 89,3   | 14,5    | 16,8    | 16,8    | 100,0                        | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 72,4                   | 11,3    | 11,3    | 11,3    | 100,0                        | 20,6    | 21,2    | 21,2    |

| Показатель                               | Всего |       |       |        | В том числе:                 |      |      |      |                        |      |       |       |                              |       |       |       |
|--|-------|-------|-------|--------|------------------------------|------|------|------|------------------------|------|-------|-------|------------------------------|-------|-------|-------|
|  |       |       |       |        | Северо-Якутская опорная зона |      |      |      | Чукотская опорная зона |      |       |       | ХАБ Петропавловск-Камчатский |       |       |       |
|  | 2019  | 2025  | 2030  | 2035   | 2019                         | 2025 | 2030 | 2035 | 2019                   | 2025 | 2030  | 2035  | 2019                         | 2025  | 2030  | 2035  |
| Налог на прибыль, млн руб.               | 192,6 | 212,5 | 631,2 | 1096,4 | 6,5                          | 8,2  | 9,2  | 10,7 | 60,3                   | 73,2 | 360,0 | 647,2 | 125,8                        | 131,1 | 262,0 | 438,5 |
| В том числе от экспорта, млн руб.        | –     | –     | 412,9 | 876,5  | –                            | –    | –    | –    | –                      | –    | 286,8 | 574,0 | –                            | –     | 126,1 | 302,5 |
| Численность занятых в порту, чел.        | 264   | 619   | 620   | 630    | 20                           | 20   | 20   | 20   | 124                    | 231  | 232   | 242   | 120                          | 368   | 368   | 368   |
| В том числе, связанные с экспортом, чел. | 4     | 359   | 360   | 360    | –                            | –    | –    | –    | 4                      | 111  | 112   | 112   | –                            | 248   | 248   | 248   |

*Примечание:* знак (–) означает, что явление отсутствует (соответствующая величина равна нулю).

*Источник:* рассчитано авторами.

### *Чукотская опорная зона*

Объем перевалки грузов в 2035 г. приблизится к отметке 11,3 млн т, увеличивших по сравнению с 2019 г. в 8 раз. Основной прирост грузооборота обеспечит экспорт сырьевых грузов, объем которых увеличится с 0,4 до 10,2 млн т. Вместе с тем объем дохода портов от перевалки грузов по сравнению с 2019 г. вырастет в 7,7 раз до 24955 млн руб. Экономические эффекты от реализации преференциальных проектов будут наблюдаться на протяжении всего анализируемого периода, поскольку проект был запущен в 2016 г.

Объем дохода порта от перевалки экспорта беринговского угля в 2019 г. составлял 882,3 млн руб., объем налога на прибыль проявится лишь в 2030 г. (286,8 млн руб.), так как проект реализуется в рамках ТОР «Беринговский». В будущем велика вероятность того, что интенсивный рост перевалки угля обострит вопросы загрязнения акватории, возникновения экологических и социальных проблем. Учитывая, что порт Беринговский ориентирован на интересы австралийской угледобывающей компании Tigers Realm Coal Ltd<sup>1</sup>, из-за «перетока» доходов в зарубежную экономическую систему и усиления экологических проблем, в регионе может получить развитие социально-экономический конфликт между бизнесом, региональной властью и населением.

### *ХАБ Петропавловск-Камчатский*

Объем перевалки грузов в диапазоне 15-ти предстоящих лет увеличится более чем в 20 раз и в 2035 г. составит 23,6 млн т. Экономические эффекты, продуцируемые камчатским ХАБом, выразятся в росте объема дохода порта в 5 раз – с 4840,4 до 24621 млн руб., налога на прибыль в 3,4 раза – с 125,8 до 438,5 млн руб., численности занятых в 3,4 раза – со 120 до 368 чел. Экономические

---

<sup>1</sup> ТОР «Беринговский» и Свободный порт на Чукотке показали первые результаты / Дальневосточный капитал. 2016. 3 октября. URL: [https://www.dvkapital.ru/regionnow/chukotskij-avtonomnyj-okrug\\_03.10.2016\\_8827\\_tor-beringovskij-i-svobodnyj-port-na-chukotke-pokazali-pervye-rezultaty.html](https://www.dvkapital.ru/regionnow/chukotskij-avtonomnyj-okrug_03.10.2016_8827_tor-beringovskij-i-svobodnyj-port-na-chukotke-pokazali-pervye-rezultaty.html) (дата обращения: май 2021).

эффекты от реализации преференциальных проектов проявятся в 2030 г. – 126,1 млн руб., в 2035 г. – 302,5 млн руб.

Вместе с тем наиболее выгодным проектом ХАБ Петропавловск-Камчатский мог бы явиться не рассмотренный в данных расчетах, ввиду недостатка информации, контейнерный терминал по переработке транзитных контейнерных грузов, формируемых по направлению Восточная Азия – Западная Европа через СМП в объеме до 160 млн т<sup>1</sup>.

Очевидно, что ХАБ Петропавловск-Камчатский сможет достичь названных объемов обработки контейнеров только в случае обеспечения уровня логистических услуг в порту, сопряженного с международными стандартами, что потребует уточнения и детальной проработки проекта в крайне сжатые сроки. При этом, как минимум, необходимо уточнить подход к исследованию проблем функционирования порта-ХАБа, в условиях, когда логистические услуги должны будут создавать до 80% доходов порта. Потребуется разработка новых форм и методов оценки развития и функционирования морского транспорта в Дальневосточной Арктике.

\* \* \*

Активизация государственной политики РФ, принятие пакета нормативно-законодательных документов поддержки предпринимательской активности в Арктике, нацелены на рост объемов добычи минерально-сырьевых ресурсов, что будет стимулировать возникновение кумулятивного эффекта портов (увеличение грузооборота) и скажется в первую очередь на деятельности портов Западной части Арктической зоны Российской Федерации.

Порты Северо-Якутской и Чукотской арктических опорных зон являются важным условием развития Дальнего Востока, выступая интегрирующим системообразующим проектом, «стягивающим» эти территории в устойчивое в хозяйственном плане пространственное образование – Дальневосточную Арктику. При этом

---

<sup>1</sup> В 2024 году на Камчатке начнут строить глубоководный контейнерный терминал // Тихоокеанская Россия. 2019. 6 июня. URL: <https://tos.info/?p=77223> (дата обращения: май 2021).

сама транспортная инфраструктура в восточной Арктике не является ядром экономической активности, так как не располагает достаточным потенциалом «пропульсивности» для инициализации деятельности локальных особых зон.

Расчеты показали, что территориальная структура прироста показателей арктических портов ДВ различается для каждой из опорных зон и ХАБа Петропавловск-Камчатский. В целом грузооборот портов восточной Арктики будет развиваться более интенсивными темпами, чем остальные показатели деятельности портов. Если грузооборот за период 2019–2035 гг. вырастает в 12 раз, то объем полученного дохода портов – в 6 раз, налоговые выплаты – в 5,7 раз, а численность занятых – в 2,4 раза.

Основные эффекты дальневосточных арктических портов в перспективе могут быть связаны с переработкой экспортноориентированных грузов и отсрочены во времени на конец прогнозного периода. Среди дальневосточных портов, связанных с арктической акваторией, потенциал наибольшего влияния на регион своего размещения имеет ХАБ Петропавловск-Камчатский, при условии переработки транзитных контейнерных грузов, формируемых по направлению Восточная Азия – Западная Европа через СМП в объеме до 160 млн т.

Наличие портов и транспортной инфраструктуры в восточной Арктике является важным условием функционирования СМП, но не может рассматриваться как достаточное условие развития Дальнего Востока России. В целом для дальневосточной Арктики порты и транспортная инфраструктура в целом выступают необходимым, но недостаточным условием формирования и ускоренного развития очаговых зон в восточной части АЗРФ.

## **ГЛАВА 7. Международное межрегиональное сотрудничество малого и среднего бизнеса как фактор устойчивого социально-экономического развития территорий Арктики**

В настоящее время, как в России, так и за рубежом, все больше внимания уделяется вопросам устойчивого социально-экономического развития арктического региона. Органами государственной власти РФ за последние годы разработан ряд нормативно-плановых и программных документов, посвященных данному вопросу: Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года, государственная программа РФ Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации, а также различные федеральные целевые программы и региональные программные документы<sup>1</sup>.

При этом в указанных нормативно-правовых актах особое внимание уделяется приоритетности социальных стратегических целей в развитии субъектов РФ: качественно новые высокотехнологичные подходы к здравоохранению; обеспечение населения первичной медицинской помощью, качественным образованием, вклю-

---

<sup>1</sup> Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года: указ Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 № 164. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_347129/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_347129/) (дата обращения: март 2021); О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года: указ Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 г. № 645. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033> (дата обращения: апрель 2021); Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации»: постановление Правительства Российской Федерации от 30 марта 2021 г. № 484. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202104020037> (дата обращения: апрель 2021)

чая дополнительное образование для детей; развитие профессионального образования, соответствующего индустриальной специализации зон развития Арктики, в том числе в партнерстве с частными компаниями; задачи в области экологии, природопользования, охраны культурного наследия коренного населения; задачи обеспечения транспортной доступности, связанности территорий и единства социально-экономического пространства.

Вместе с тем следует отметить, что устойчивое развитие территориальных систем опирается на сложившуюся экономику и устойчивые социальные отношения. Только при условии непротиворечивого синтеза производственной деятельности и активной вовлеченности населения в хозяйственные процессы регион приобретает поступательный фундаментальный характер в развитии. И здесь большое значение принадлежит росту институтов малого и среднего предпринимательства (МСП) в регионе. Именно уровень активности не крупного бизнеса определяет стабильность региональной хозяйственной системы. Указанный тезис был озвучен на Расширенном заседании Комитета Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока<sup>1</sup>.

Важность развития МСП в регионе также обусловлена тем, что такой тип бизнеса, как правило, зарегистрирован на территории субъекта, в котором находятся его основные фонды, а следовательно налог на прибыль и другие отчисления идут в местную казну. Тем самым регион получает финансирование для реализации инфраструктурных и социальных проектов.

Сегодня руководство РФ и администрации заполярных регионов активно принимают меры, направленные на развитие и поддержку МСП. Национальным проектом «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской

---

<sup>1</sup> Комитет Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока. URL: <http://www.komitet2-1.km.duma.gov.ru/Novosti-Komiteta/item/26073199/> (дата обращения: апрель 2021).

инициативы»<sup>1</sup> предусмотрен рост вклада указанного сектора в экономику страны до 32,5% к 2024 г.

В АЗРФ созданы территории опережающего социально-экономического развития, реализуются соответствующие федеральные целевые, государственные и региональные программы, выделяются существенные субсидии. Однако данные меры не дают значимого положительного эффекта для развития МСП, особенно в регионах восточной части арктической зоны РФ<sup>2</sup>.

В целях анализа уровня развития малого и среднего бизнеса рассмотрим основные экономические показатели соответствующей категории предприятий на западе и востоке российской Арктики (табл. 7.1).

Таблица 7.1

**Экономические показатели уровня развития МСП  
в субъектах РФ на западе и востоке российской Арктики, 2019 г.**

| Субъект РФ                           | Оборот МСП, млрд руб. | Доля МСП в ВРП, % | Количество МСП | Доля занятых в МСП, % |
|--------------------------------------|-----------------------|-------------------|----------------|-----------------------|
| Мурманская область                   | 95,0                  | 15,4              | 11 029         | 11,0                  |
| Республика Карелия                   | 75,4                  | 23,2              | 12 765         | 16,6                  |
| Архангельская область (с учетом НАО) | 194,1                 | 21,8              | 13 611         | 13,1                  |
| Чукотский автономный округ           | 7,4                   | 7,8               | 392            | 8,1                   |
| Республика Саха (Якутия)             | 157,4                 | 12,9              | 11 456         | 9,5                   |
| Среднероссийское значение            | 251,0                 | 22,5              | 31 450         | 16,2                  |

*Источник:* Данные взяты из официальных публикаций ФСГС.

<sup>1</sup> О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года: указ Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. № 474. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007210012?index=0&rangeSize=1> (дата обращения: март 2021).

<sup>2</sup> *Плисецкий Е.Е.* Особенности современного этапа и проблемы протранственного развития арктических регионов России // Управленческие науки. 2019. № 9 (4). С. 32. <https://doi.org/10.26794/2404-022X-2019-9-4-32-43>

Приведенные в таблице 7.1 значения дают понимание места и роли МСП в экономике субъектов РФ Арктической зоны Российской Федерации. Логично предположить, что чем крупнее региональная экономика, тем выше должен быть в ней суммарный оборот хозяйственной деятельности субъектов МСП. При отсутствии данного паритета складывается нарушение стабильности региональной хозяйственной системы, так как активность малого и среднего бизнеса является одним из маркеров ее устойчивости.

Из анализа полученных данных прослеживается общая тенденция отставания арктических субъектов РФ от среднероссийских значений. Видно также и то, что по уровню развитости сектора МСП северо-западные субъекты РФ Северо показывают значения выше дальневосточных, особенно в относительном исчислении. В частности, вклад МСП в региональную экономику в ЧАО в 2019 г. составил 7,8%, в Республике Саха (Якутия) – 12,9%, при среднероссийском значении этого показателя – 22,5%. Кроме того, при рассмотрении значения доли работоспособного населения, занятого в сфере малого и среднего бизнеса, который в среднем по России в 2019 г. составил – 16,2%, мы получим схожие результаты: ЧАО – 8,1%, Республика Саха (Якутия) – 9,5%. Стоит отметить, что относительно высокие экономические показатели Якутии достигаются в основном за счет более развитых южных районов, тогда как 13 арктических муниципалитетов характеризуются наиболее слабым хозяйственным освоением<sup>1</sup>. В свою очередь ЧАО демонстрирует самый низкий уровень экономики среди рассматриваемых регионов в целом.

При этом одним из главных факторов, ограничивающих развитие МСП в арктической зоне РФ, является крайне слабый потребительский рынок регионов и, как следствие, недостаточный спрос на предпринимательские товары и услуги, а также ограниченные потоки капитала, информации, технологий и рабочей силы. Данный

---

<sup>1</sup> Булдакова Ф.Т. Анализ социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) по основным макроэкономическим показателям // Экономика, бизнес, инновации: сб. ст. III Международ. науч.-практ. конф. (20 мая 2018 г., Пенза). МЦНС «Наука и просвещение», 2018. С. 17–20.

тезис особенно актуален для арктических территорий Дальнего Востока России, где плотность населения, а следовательно, и внутрирегиональное потребление, имеют самые низкие показатели по России.

Есть мнение, согласно которому развитие сферы МСП в регионах АЗРФ можно достичь за счет государственной поддержки квотирования размещения заказов по реализации крупномасштабных проектов, чем искусственно повышать спрос<sup>1</sup>. Однако стоит отметить, что у принудительного создания спроса на услуги и продукты малого и среднего бизнеса есть негативные последствия в виде потери устойчивых конкурентных эффектов. Более того, проведение конкурсных процедур чревато появлением дополнительных издержек и потерь, а также снижением качества из-за неконкурентных условий<sup>2</sup>.

На фоне этого недостаток внутрирегионального спроса более целесообразно компенсировать за счет развития межрегионального международного сотрудничества (ММС). Именно межрегиональные, в том числе зарубежные, связи при слабом внутреннем потреблении обеспечивают предприятиям малого и среднего бизнеса доступ к рынкам сбыта своих товаров и услуг. При этом правильная государственная политика комплексного развития АЗРФ должна исключать возможность появления неравной конкуренции с иностранными компаниями. В частности, повышение конкурентоспособности российского бизнеса можно достичь путем внедрения мер государственной поддержки, в том числе создания мягких тарифных условий транспортного и энергетического обеспечения для субъектов МСП. На федеральном уровне также уделяется пристальное внимание вопросу роста внешнеторговых связей субъек-

---

<sup>1</sup> Эксперты: вовлечение МСП в крупные проекты в Арктике нужно включить в КРІ губернаторов // ТАСС. 2021. 15 марта. URL: <https://tass.ru/ekonomika/10901781> (дата обращения: апрель 2021).

<sup>2</sup> *Зикунова И.В.* Гарантии и компенсации лицам, работающим в районах крайнего севера и приравненных к ним местностях, в контексте стимулирования предпринимательской активности в регионе // Экономика Востока России. 2020. № 1 (12). С. 31–33. <https://dx.doi.org/10.25801/SRC.2020.84.72.010>

тов, так как этот вид взаимодействия, как правило, не подпадает под торгово-политические санкции.

В целом реализация проектов межрегионального и приграничного бизнес-сотрудничества, помимо непосредственного развития предпринимательства, направлена на формирование городской инфраструктуры и обустройство территорий, рост экономической самодостаточности субъектов РФ, внедрение современных управленческих компетенций, увеличение экспорта региональной продукции (товаров и услуг)<sup>1</sup>. При этом именно величина экспорта является основным маркером оценки ММС региона, несмотря на то, что оно включает в себя практически весь комплекс внешнеэкономических связей и взаимодействие в социально-гуманитарных сферах. В числе прочего для оценки межрегионального и приграничного бизнес-сотрудничества в арктических регионах необходимо учитывать, что в структуре их экспорта преобладает сырьевой сектор, который слабо или совсем не влияет на развитие МСП. Поэтому при рассмотрении данного вопроса следует также обратиться к динамике несырьевого неэнергетического экспорта (ННЭ) в рассматриваемых субъектах РФ (*табл. 7.2*). Стоит отметить, что результат детального анализа динамики и объемов ННЭ в региональном разрезе является наиболее наглядным индикатором ММС, который применяется в том числе государственными органами при подготовке аналитических документов<sup>2</sup>.

Из анализа полученных данных следует, что Мурманская область, занимающая крайнее западное положение среди российских арктических субъектов РФ, показывает самые высокие значения

---

<sup>1</sup> Пахомов А.А. Общие черты и особенности международного сотрудничества российских регионов // Экономическое развитие России. 2019. Т. 26. № 2. С. 18–23.

<sup>2</sup> Подведены результаты конкурса «Экспортер года» / Российский экспортный центр. 2019. 21 января. URL: [https://www.exportcenter.ru/press\\_center/news/podvedeny-rezultaty-konkursa-eksporter-goda/](https://www.exportcenter.ru/press_center/news/podvedeny-rezultaty-konkursa-eksporter-goda/) (дата обращения: апрель 2021); Минэкономразвития и РЭЦ оценили работу центров поддержки экспорта / Министерство экономического развития Российской Федерации. 2018. 7 февраля. URL: <http://old.economy.gov.ru/minec/about/structure/depMB/201807021> (дата обращения: апрель 2021).

внешней торговли, в том числе при рассмотрении динамики ее развития. Указанный факт можно объяснить приграничным положением региона, а также наличием развитой портовой инфраструктуры, что позволяет Мурманской области успешно наращивать ММС. На этом фоне ЧАО, находясь на крайнем восточном рубеже Заполярья и являясь также приграничным регионом, имеет самые низкие показатели торговли с зарубежными странами, что в целом можно объяснить слабостью его экономики. Однако соотношение экспорта и ВРП Чукотки, который равен 12,5% при среднероссийском уровне в 29%, указывает на наличие именно структурных проблем в хозяйственной деятельности данного субъекта РФ.

Таблица 7.2

**Показатели внешнеторгового оборота в субъектах РФ на западе и востоке российской Арктики, 2019–2020 гг.**

| Субъект РФ                           | Экспорт, млрд руб. |       | Доля экспорта в ВРП в 2019, % | Темп прироста экспорта, % | ННЭ, млрд руб. |       | Доля ННЭ в ВРП в 2019, % | Темп прироста ННЭ, % |
|--------------------------------------|--------------------|-------|-------------------------------|---------------------------|----------------|-------|--------------------------|----------------------|
|                                      | 2019               | 2020  |                               |                           | 2019           | 2020  |                          |                      |
| Мурманская область                   | 263,8              | 341,1 | 42,8                          | 29,3                      | 230,0          | 297,1 | 37,3                     | 29,2                 |
| Республика Карелия                   | 64,2               | 50,5  | 19,7                          | -21,4                     | 40,8           | 47,5  | 12,5                     | 16,3                 |
| Архангельская область (с учетом НАО) | 124,1              | 118,4 | 13,9                          | -4,6                      | 74,9           | 85,0  | 8,4                      | 13,4                 |
| ЧАО                                  | 11,9               | 20,9  | 12,5                          | 76,0                      | 0,8            | 0,9   | 0,8                      | 8,2                  |
| Республика Саха (Якутия)             | 262,3              | 247,2 | 21,5                          | -5,7                      | 12,4           | 11,6  | 1,0                      | -6,5                 |
| Среднероссийское значение            | 323,2              | 285,5 | 29,0                          | -11,7                     | 117,6          | 136,4 | 10,5                     | 16,0                 |

Источник: Данные взяты из официальной статистики ФСГС.

Для дальневосточных регионов АЗРФ четко прослеживается ориентированность их экономик на добычу и экспорт полезных ископаемых и сырья, доля ННЭ в ВРП указанных регионов не превышает 1%. При этом западные регионы находятся на среднероссийском или выше уровне по данному показателю, то есть развивают несырьевую торговлю, что в теории позитивно отражается на деятельности МСП и обеспечивает поступательный рост ММС.

На основании данных, приведенных в таблице 7.2, можно отметить более высокий уровень внешнеторговых связей субъектов РФ западной части российской арктической зоны в сравнении с восточными. Указанный факт в сочетании с выводами по таблице 7.1 подтверждает тезис о наличии зависимости между уровнем ММС и развитием малого и среднего бизнеса в условиях дефицита спроса.

Высокий уровень ММС регионов западного Заполярья, помимо приграничного положения и более развитой инфраструктуры, может быть обусловлен составом институтов межрегионального взаимодействия: Совет Баренцева / Евроарктического региона (СБЕР), Совет министров северных стран, Северное измерение, Форум регионов морского побережья Европы и т. д. Такое многообразие международных структур само по себе свидетельствует о высоком уровне развития межрегиональной интеграции, что коррелирует с данными статистики предпринимательства и уровнем предпринимательской активности в сравнении с восточными регионами АЗРФ. Стоит отметить, что именно СБЕР, по оценкам экспертов, является наиболее продуктивным инструментом развития ММС в западной части Заполярья<sup>1</sup>.

При том, что трансграничная международная кооперация и взаимодействие в западных субъектах РФ выше, чем в дальневосточных, необходимо оценить непосредственно внешнеторговую деятель-

---

<sup>1</sup> Удовиченко А.И., Макаров С.А. Совет Баренцева / Евроарктического региона как механизм регионального сотрудничества Российской Федерации с государствами Северной Европы // Современная экономика: проблемы и решения. 2020. Т. 3. С. 50–60. <https://doi.org/10.17308/meps.2020.3/2323>

ность малого и среднего бизнеса в этих регионах (табл. 7.3). Подобная оценка, в сравнении с ранее полученными результатами, позволит соотнести ММС малого и среднего бизнеса с экономикой региона, а также выявить долю экспорта МСП в экспортных показателях.

Таблица 7.3

**Показатели внешней торговли МСП субъектов РФ  
на западе и востоке российской Арктики, 2019–2020 гг.**

| Субъект РФ                           | Экспорт МСП, млрд руб. |      | Доля экспорта МСП в ВРП, 2019 г., % | Доля экспорта МСП в экспорте субъекта РФ, % |      | Темп прироста экспорта МСП, % |
|--------------------------------------|------------------------|------|-------------------------------------|---|------|-------------------------------|
|                                      | 2019                   | 2020 |                                     | 2019  | 2020 |                               |
| Мурманская область                   | 25,9                   | 37,6 | 4,2                                 | 9,8   | 11,0 | 44,9                          |
| Республика Карелия                   | 10,5                   | 15,3 | 3,2                                 | 16,4  | 30,3 | 45,2                          |
| Архангельская область (с учетом НАО) | 21,8                   | 25,7 | 2,4                                 | 17,6  | 21,7 | 17,9                          |
| ЧАО                                  | 0,8                    | 0,8  | 0,8                                 | 6,7   | 3,8  | -3,8                          |
| Республика Саха (Якутия)             | 22,9                   | 18,3 | 1,9                                 | 8,7   | 7,4  | -20,2                         |
| Среднероссийское значение            | 33,7                   | 35,9 | 3,0                                 | 10,4  | 12,6 | 6,6                           |

*Источник:* Данные взяты из официальной статистики ФСГС.

Анализ значений соотношения экспорта МСП и ВРП демонстрирует, что малый и средний бизнес на территории западных регионов более ориентирован на внешнюю торговлю, чем восточных. Благодаря этому вклад ММС малого и среднего бизнеса в региональную экономику западных регионов также значительно выше. На фоне этого, в восточных регионах, при низком уровне внешне-торговой активности МСП, наблюдается ее снижение, а количество экспортно ориентированных предприятийкратно меньше, чем в

западных. При этом динамика изменения экспортных показателей малого и среднего бизнеса в целом коррелирует с темпом прироста ННЭ в регионах.

При рассмотрении доли экспорта малого и среднего бизнеса в экспорте субъекта интересным является тот факт, что распределение данного показателя хорошо соотносится со значениями уровня развития МСП в привязке к экономике региона (см. *табл. 7.1*). Логично предположить, что более сильный сектор не крупного предпринимательства имеет больше внешнеторговых связей. Однако в привязке со значениями межрегиональных связей западных регионов Заполярья можно указать и на обратную связь, высокий уровень ММС развивает предпринимательскую активность в регионе, и особенно среди МСП.

Таким образом, для активизации МСП в восточных регионах Заполярья в интересах обеспечения их устойчивого социально-экономического развития необходимо наращивать международное межрегиональное взаимодействие. В этих целях, по примеру регионов западного Заполярья, на территории восточных регионов целесообразно создавать институты международной межрегиональной кооперации. Подобная инициатива была предложена в рамках сессии № 3 – «Сотрудничество в Арктике и северной части Тихого океана» 24 ежегодного заседания Российско-Американского тихоокеанского партнерства (РАТОП). Речь идет о предложении Института экономических исследований ДВО РАН по созданию международного российско-американского Совета Берингова / Северо-Арктического тихоокеанского региона (The Council of the Bering North-Arctic Pacific Region)<sup>1</sup>. Реализация подобных инициатив могла бы повысить уровень развития межрегиональной интеграции в восточной части АЗРФ, способствовать росту предпринимательской активности и, как следствие, устойчивому социально-экономическому развитию регионов.

---

<sup>1</sup> *Вороненко А.В., Краснопольский Б.Х., Фуз П.Н.* Совет Берингова / Северо-Арктического тихоокеанского региона: инициативная рабочая группа // *Пространственная экономика*. 2019. Т. 15. № 3. С. 186–190. <https://dx.doi.org/10.14530/se.2019.3.186-190>

## **ГЛАВА 8. Тихоокеанская Арктика – трансграничный регион между США и Российской Федерацией**

В мировом масштабе отношения между США и Россией являются одними из самых важных международных отношений на нашей планете с практически неограниченным потенциалом либо для сотрудничества, либо, к сожалению, для вечного конфликта и взаимных деструктивных претензий. Конечно, над этой ситуацией постоянно размышляют и высокие политики, и академики, и ученые, и средства массовой информации. Но, несмотря на все размышления, ситуация в настоящее время в целом на уровне правительств обеих стран вызывает тревогу.

Но с точки зрения народа Аляски стремление к добрососедским и взаимно-уважительным отношениям с Россией, в особенности с ее северо-дальневосточными территориями бесспорно, так как эти отношения близкие и практически личные, как у членов одной большой семьи, что определяется общей историей жизни в суровых условиях Крайнего Севера.

И сегодня, как никогда, учитывая быстро развивающийся технический прогресс в различных сферах экономики и нашей повседневной жизни, резко возрастает важность различного рода предпосылок для скорейшего восстановления деловых и весьма перспективных не только для наших стран, но и для всего человечества американо-российских отношений. В первую очередь это касается таких «уголков мира» как сектор Тихоокеанской Арктики, территории и акватории которого находятся не только в суровых климатических и природно-экологических условиях, но и являются важнейшими перекрестками двух океанов – Тихого и Северного Ледовитого, а также двух континентов – Евразийского и Северо-Американского, от которых зависит развитие и бесперебойное функционирование крупнейших морских коммуникаций по полярным акваториям.

И здесь есть недавний пример эффективного сотрудничества США и России в этом секторе Арктики. Как известно, Комитет по

безопасности на море Международной морской организации (ИМО) утвердил совместно предложенную российской и американской сторонами схему передвижения судов в Беринговом проливе, которая начала действовать с 1 декабря 2018 г.<sup>1</sup> Этот документ стал первой международно признанной схемой судоходства, утвержденной ИМО в границах полярных вод вообще, и в Беринговом проливе в частности. Как утверждается в этом документе, транспортная схема предполагает установление шести рекомендованных для движения судов двухсторонних путей шириной четыре морских мили в Беринговом проливе и на подходах к нему с российской и американской сторон, а также шести районов повышенной осторожности в местах начала, окончания путей, пересечения или изменения их направления.

В частности, схема предполагает, что пути движения судов будут проходить параллельно через российскую и американскую части Берингова пролива. Судоводители смогут выбирать наиболее удобный путь прохождения в зависимости от погодных и ледовых условий. Эта схема позволит снизить риск возникновения аварийных ситуаций, загрязнения морской среды, а также более эффективно концентрировать аварийно-спасательные ресурсы обоих государств в регионе.

Кроме того, эта мера поддержит дальнейшее развитие инфраструктурных проектов на российской территории Арктики, в частности, связанных с вывозом углеводородов, и поспособствует росту транзитных судоперевозок через Северный морской путь. Ведь хорошо известно, что сжиженный природный газ (СПГ) становится главным драйвером развития Арктики и арктического судоходства не только в России, но и в США. Благодаря проектам Ямал-СПГ и Аляска-СПГ, две страны получают возможность урегулировать вопросы судоходства по Берингову проливу, являющемуся ключевым как для функционирования Севморпути, так и для вывоза

---

<sup>1</sup> Международная морская организация утвердила схему движения судов в Беринговом проливе. URL: <https://tass.ru/ekonomika/5219822> (дата обращения: апрель 2021).

СПГ из Аляски. В конце 2017 г. власти штата одобрили проект по расширению проекта Point Thomson по добыче и сжижению СПГ с одноименного месторождения, расположенного у северного побережья Аляски. По оценкам специалистов, к середине 2020-х гг. объем производства СПГ здесь может достигнуть порядка 20 млн т в год, что сделает проект очень значимым для мирового рынка. В проекте, управлением которым занимается компания AGDP, участвует китайский капитал (как и в российском проекте «Ямал-СПГ»). Америка предполагается транспортировать СПГ не только на собственные и европейские рынки, но и в Азиатско-Тихоокеанский регион, например Японию, путь до которой от месторождения Point Thomson займет около 7 суток. Понятно, что при этом маршруты доставки углеводородов пролегают по Севморпути и через Чукотское море и Берингов пролив.

Морские коридоры в плане реализации схемы передвижения судов в Беринговом проливе могут быть представлены на (рис. 8.1).

Так что на этом примере видно, что здесь есть и глобальные, и региональные предпосылки скорейшего восстановления американо-российского сотрудничества. В чем они в общем плане заключаются?

1. Изменения в арктическом климате создают возможности для расширения судоходной деятельности.

2. Арктика является хрупкой экологической средой, в которой население полагается на морепродукты, как первоисточник питания.

3. Ресурсы по ликвидации разливов нефти в арктических широтах ограничены и соответствующие операции более затруднительны в арктических условиях.

4. Усиленные меры по профилактике и предотвращению должны стать опережающим приоритетом.

5. В Арктике существует несколько примеров технологических достижений в области мониторинга и отслеживания судов для реализации профилактических мер, которые необходимо безотлагательно использовать в этой зоне.

6. Должны быть достигнуты международные соглашения для всеобщего воплощения в Арктике лучшей практики предотвращения аварийных ситуаций, либо через двусторонние соглашения, либо через Полярный кодекс Международной морской организации.



*Рис. 8.1. Морские коридоры Берингова пролива с транспортными направлениями вдоль Дальневосточного побережья России и Северо-западного побережья США с выходом на трассы Северного морского пути (СМП) и Северо-западного прохода (СЗП)*

*Источник:* составлено автором по принятой ИМО схеме передвижения судов в Беринговом проливе.

На рассмотренные предпосылки сотрудничества накладыва-ется ряд критических проблем.

1. Движение рыбных ресурсов в Арктике отличается непо-стоянством. Необходимы совместные исследования, согласованного плана управления рыбным промыслом нет.

2. Проекты добычи углеводородов и полезных ископаемых находятся под контролем и постоянной атакой со стороны экологи-

ческих групп. Необходима скоординированная оборона, основанная на демонстрации лучших методов экологического менеджмента.

3. Для обеспечения стабильной экономики необходимо поддерживать малый и средний бизнес.

4. Арктическая инфраструктура недостаточно развита и должна строиться за счет государственных и частных средств.

5. Арктическое судоходство находится под угрозой и должно быть защищено на основе наилучших превентивных мер.

6. Для принятия наилучших решений необходимы скоординированные исследования, образование и научное сотрудничество.

7. Энергоснабжение в этом регионе является дорогостоящим, а иногда и ненадежным. Необходимо поддерживать идею о возобновляемой ядерной энергии.

8. Разрушена дипломатическая инфраструктура, в том числе оформление виз для бизнеса, туризма и семейных связей.

9. Санкции и контрмеры наносят ущерб экономике и населению региона.

10. Культурные и социальные связи между людьми региона находятся далеко не в лучшем состоянии.

Что касается предложений по морскому трафику, то в них должны учитываться две важные потребности: потребность индустрии морских грузоперевозок и компаний, занимающихся их страхованием, и потребность в защите хрупкой арктической окружающей среды.

В этом отношении весьма активно действует Рабочая группа Арктического экономического совета (АЭС), в заявлении которого сказано: «Арктический экономический совет будет работать над развитием практики регулирования и, в максимально возможной степени, стремиться согласовать нормы и правила, чтобы облегчить поток бизнеса. АЭС подчеркивает важность конкретных правил для руководства судоходства в экологически хрупком регионе, чтобы обеспечить максимальную надежность и качество в Арктике. Проблемы, с которыми арктическое судоходство в настоящее время

сталкивается, требуют новейших технологий и технических решений»<sup>1</sup>.

Но для полной реализации всех накопившихся проблем в Арктике требуется коренной пересмотр направлений и механизмов сотрудничества всех арктических стран мира по всем их аспектам, и в первую очередь, таких как США и Россия. Что здесь в первую очередь остро необходимо?

1) Договор между Соединенными Штатами и Россией о сотрудничестве в определении и осуществлении усиленных мер предотвращения и профилактики для морских операций в Арктике.

2) Анализ профилактических мер обеих стран на предмет эффективности и возможного согласования.

3) Реализация усиленных мер профилактики либо в рамках двусторонних соглашений (по аналогии Договора о Сотрудничестве в Баренцевом море) или через Международную морскую организацию, если потребуется.

Что касается сектора Тихоокеанской Арктики, то здесь первоочередной проблемой является серьезное улучшение мер по предотвращению аварийных ситуаций в трансграничной зоне Берингова пролива как возле территории Аляски, так и побережья России.

Из-за относительного низкого потенциала реагирования и соответствующей инфраструктуры в Арктике береговая охрана США потребовала от судов, обращающихся к любому порту США, принять и соблюдать усиленные меры профилактики для снижения риска экологического ущерба от аварии судна. Эти меры управляются двумя некоммерческими корпорациями Аляски: Сеть морской профилактики и реагирования Аляски и Морская биржа Аляски, которые обеспечивают отслеживание судов и предоставляют услуги мониторинга (*рис. 8.2*).

---

<sup>1</sup> Суини Т. Арктический экономический совет: налаживая связи с бизнес-сообществом. URL: <https://pro-arctic.ru/21/06/2016/expert/22144> (дата обращения: апрель 2021).

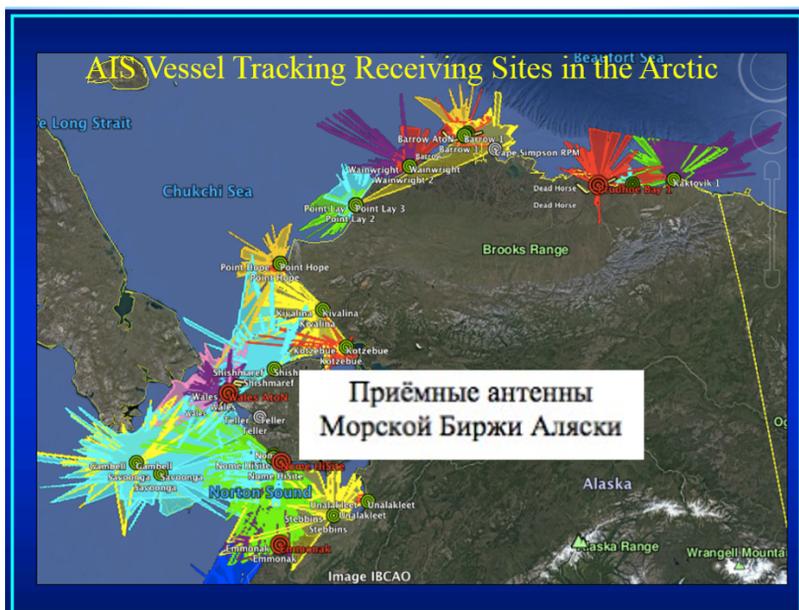


Рис. 8.2. Расположение приемных антенн Морской Биржи Аляски

Источник: составлено автором по данным Морской биржи Аляски.

Обе эти корпорации Аляски работают через Автоматическую систему идентификации (АИС), которая находится в круглосуточной и круглогодичной работе по отображению в реальном времени всей необходимой информации о безопасности мореплавания для судов (рис. 8.3).

Эти меры являются примером, который может быть использован в качестве модели для международных соглашений в общих водах Арктики, таких как Берингов пролив, или в дополнительных прибрежных водах других арктических стран.

1. Обязательное зачисление судов в системы отслеживания и активного мониторинга судов на предмет соблюдения указаний по маршруту и для реагирования на чрезвычайные ситуации. Морская биржа Аляски предоставляет эту услугу на полностью пилотируемой основе 24 часа в сутки, 7 дней в неделю, 365 дней в году.

## Cook Inlet Aids to Navigation Transmitted via AIS

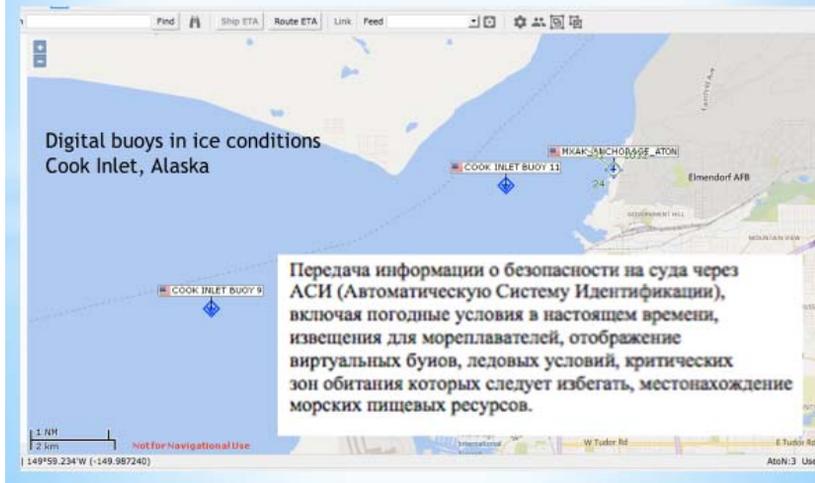


Рис. 8.3. Пример функционирования Автоматической системы идентификации в заливе Кук Инлет (Cook Inlet)

Источник: составлено автором по данным Автоматической системы идентификации штата Аляска, США.

2. Маршрутизация судов: суда должны поддерживать расстояние от берега от 50 до 75 миль, чтобы предоставить больше времени для реагирования в случае потери электропитания, потери рулевого управления или повреждения корпуса судна. Также от судна может быть потребовано, чтобы оно использовало предпочтительные морские пути, лежащие через островные проходы или те пути, где существует адекватная глубина воды для безопасного прохода.

3. Суда должны сообщать о потере электропитания или рулевого управления. Активный мониторинг также обнаруживает суда идущие ниже скорости 2 узлов и с судном производится контакт для определения статуса его безопасности.

4. Потенциальные спасательные суда, в том числе негосударственные суда, отслеживаются для определения их местонахождения по отношению к пострадавшему судну и для обзора их действий в ответ на инцидент.

5. Двустороннее сообщение через Автоматическую систему идентификации от антенн наземного базирования используется для уведомления мореплавателей о местных погодных условиях в настоящем времени, ледовых условиях, для извещения мореплавателей, идентификации критических зон обитания которых следует избегать, и для отображения виртуальных буев на судовых экранах АСИ, когда ледовые условия не позволяют размещать традиционные буи.

6. Обозначено расположение портов вынужденного захода.

7. Буксирные судовые канаты и морские плавучие якоря предварительно позиционированы.

В настоящее время есть целый ряд профилактических мер и морских технологий безопасности в рамках арктических стран. Разумной целью будет воспользоваться этими достижениями и создать общую систему сбора и распространения данных, а также принять единые профилактические меры по предотвращению по всей Арктике и связанных с ней прибрежных районов, чтобы все воды и береговые линии были лучше защищены.

Вышеописанные меры профилактики и предотвращения действуют в настоящее время в водах США в районе Аляски, если судно занимается торговлей США с портом США. Суда, отплывающие из портов другой страны и идущие путем «мирного прохода» не обязаны придерживаться этих профилактических мер. Если международные соглашения смогут потребовать универсальных профилактических мер в Арктике, окружающая среда будет лучше защищена, и для мореплавателей будет проще соблюдать общепринятые меры.

Судовладельцы, зарегистрированные в системе Аляски, не нашли эти меры слишком дорогими или трудно соблюдаемыми, так же как и тарифы – 2000–6000 долл. в год в зависимости от размера судна и профиля риска. Многие судовладельцы и их страховые

компании ценят то, что кто-то наблюдает за их судами и товарами во время плавания в опасных водах. Тем более что трафик движения судов в северо-арктической зоне Тихого океана довольно напряженный в его самый активный период (рис. 8.4). Но на этом рисунке видно, что основная доля движения судов приходится на зону южнее Камчатки и Алеутских островов между дальневосточным побережьем и северо-западным побережьем США. По Северному морскому пути (СМП) и в сторону Северо-Западного прохода (СЗП) судов значительно меньше.



*Рис. 8.4. Карта дневного движения морских судов в северо-арктической зоне Тихого океана в середине наиболее активного периода*

*Источник:* Движение и позиции судов на карте (АИС) / Транспортный бизнес. 2021. URL: <https://tnspb.ru/v-pomoshh-ehkspeditoru/suda-on-line.html> (дата обращения: март 2021).

Если говорить о СМП и возможной международной высокоширотной транспортной коммуникации из Азии в Европу, создание которой предлагается рядом стран, в том числе США, Канадой и Китаем, то их роль значительно возрастает уже в недалеком будущем.

И здесь есть два обстоятельства.

Во-первых, хорошо известная проблема с пиратством на южных морских коридорах, которая представлена на рисунке 8.5. Как видно, в основном пиратские акции и вооруженные грабежи судов приходится на приэкваториальные морские маршруты (желтые точки). Северные морские пути избавлены от этого криминала.



*Рис. 8.5. Случаи пиратских нападений и вооруженных ограблений судов за 2017 г. (желтые точки на карте)*

*Источник:* Пиратская статистика / SeaNews. 2017. URL: <https://seanews.ru/2017/10/18/piratskaja-statistika/> (дата обращения: апрель 2021).

Во-вторых, недавно произошедший случай с блокировкой Суэцкого канала судном Ever Given. Убытки мировой торговли из-за этого случая составили по оценкам экспертов порядка 10 млрд долл. за одну неделю. Северный морской путь уже в ближайшее время может стать хотя бы частичной альтернативой Суэцкому каналу. Сейчас там застрял контейнеровоз, а может случиться какой-нибудь ближневосточный политико-военный конфликт. Например, Суэцкий канал был вообще закрыт после 6-дневной войны 1967 г.

Данные отслеживания судов и мониторинга также используются судовладельцами и страховыми компаниями для отслежива-

ния судов с целями эффективности и возможности принимать решения издалека, когда судно находится в бедственном положении.

Система предотвращения и реагирования Аляски – это пример эффективного мониторинга, но рабочие процедуры других стран, безусловно, должны быть рассмотрены для выявления других передовых методов профилактики. В качестве примера, норвежско-российские меры по отслеживанию и мониторингу танкеров, меры безопасности в Баренцевом море, Морской путь Святого Лаврентия и Администрация российского Северного Морского пути. Канада также рассматривает возможность принятия аналогичных мер.

Основой этой системы является передатчик АСИ и приемник. Международная морская организация требует обязательного присутствия этих технологий на всех судах с водоизмещением выше 300 т. Эта система передает неограниченный публичный сигнал, который указывает широту и долготу местонахождения судна, которые могут быть получены либо приемниками АСИ другого судна, либо наземными приемниками АСИ или через спутник.

Отображение этих данных на интерактивной географической информационной системе программного обеспечения через интернет предоставляет возможность мониторинга морского транспорта и управления им динамичным способом в режиме настоящего времени. Он также может быть использован для инициирования и контроля спасательной операции, чтобы предотвратить потопление судна, пережившего сбой электропитания, выход из строя рулевого управления, или другой несчастный случай.

Наземные передатчики АСИ также могут передавать данные для отображения на экране АСИ, находящегося на судне, включая погодные условия в режиме настоящего времени, виртуальные буи, ледовые условия, районы, которые следует избегать, и извещения мореплавателям от национальных или региональных властей.

Создание такой системы во всей Арктике и связанных с ней прибрежных районов реально, это технологически возможно в настоящее время, не стоит непомерно дорого, и может быть реализовано в разумные сроки в течении двух лет.

\* \* \*

Хотя существуют спорные вопросы принципиального значения, такие как права мирного прохода, размещение и оплата аварийно-спасательных буксиров вдоль арктического побережья и инфраструктура арктических портов. При этом нет никаких оснований препятствовать скорейшей реализации общей системы профилактических мер, отслеживания, мониторинга и управления. Это наиболее важная мера профилактики, которую можно воплотить сейчас.

Преамбула руководящих принципов Международной морской организации от 2009 г. гласила: «Плохие погодные условия и относительное отсутствие хороших морских карт, систем связи и других навигационных средств, создают проблемы для мореплавателей». С того времени были сделаны огромные достижения в прикладных технологиях в области АСИ, систем связи, цифровых навигационных средств, определение приоритетов для океанографического картирования и динамичной защиты прибрежных морских ресурсов, которые должны быть включены в новый набор руководящих принципов для операций в Арктике для арктических мореплавателей.

Создание универсальных стандартов и мер профилактики для морских операций в Арктике будет способствовать стабилизации управления рисками и коммерческой среды для коммерческого судоходства.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Итак, в данной монографии рассмотрен широкий круг вопросов изучения и освоения арктических пространств мира и АЗРФ. Безусловно, здесь была представлена только их небольшая часть, в основном связанная в большей или меньшей степени с дальневосточным «форпостом» АЗРФ и Тихоокеанским трансграничным сектором мировой Арктики.

Акцент был сделан на Дальневосточном и Тихоокеанском арктических секторах, так как, судя по научной литературе, они остаются без должного внимания научной общественности. Почему это происходит? Да потому, что рыночный принцип получения чисто материальных сверхприбылей стал, видимо, определяющим теперь и в России, в том числе и в ориентации ее экономической науки, к сожалению, во все большей степени начинающей обслуживать интересы крупных предпринимательских структур, иногда вопреки интересам общества.

Конечно, чисто *экономическая выгода* реализации тех или других мероприятий, в частности – и в Арктической зоне мира, весьма важна и для циркумполярных стран и их предпринимательских структур. Но есть весьма значительная часть проблем территорий, находящихся в различных природно-климатических условиях, которая не измеряется только с позиций рынка. Очень важно определить их *функциональную роль* в формировании и поддержании эффективности национальных и мировых пространственных образований и направить эти знания на пользу общества. Методологически этот вопрос мало изучен и практически не имеет работающую методику.

Именно по этой причине Дальневосточный и Тихоокеанский сектора арктического бассейна заинтересовали авторов. И дело даже не в том, что по площади эти зоны занимают почти 1/6 часть

всего Арктического бассейна и обладают огромным потенциалом важнейших природных ресурсов. Эти экономические преимущества со временем «сработают». Сейчас же необходимо более четко с научных позиций понять и определить их функциональные возможности, их системно-эмерджентное влияние в обеспечении комплексной эффективности социально-экономических систем более высокого ранга, что уже сегодня привлечет к ним повышенное внимание и обеспечит необходимыми ресурсами для дальнейшего собственного развития.

В этой связи дается краткая информация об основных принятых в России в последние годы стратегических документах по государственному мониторингу природно-экологической и социально-экономической ситуации в развитии АЗРФ, включая документы по председательству нашей страны в международном Арктическом совете в 2021–2023 гг. Возможности Председателя данного Совета позволяют арктической стране, выполняющей эти функции, внести существенный вклад в улучшение деятельности этой организации, начиная с переоценки первичных научных основ ее функционирования. Также обосновываются предложения к концепции и основным направлениям председательства России в Арктическом совете, которые практически полностью корреспондируют с Стратегическим планом направлений работы Совета до 2030 г., который был принят на его министерском заседании в Рейкьявике (Исландия) 20 мая 2021 г. Данная информация о взаимосвязи и последовательной приемственности целей и задач на каждом новом этапе деятельности России и всех стран, входящих в Арктический совет, необходима для более четкого и глубокого понимания самой сути сотрудничества в Арктической зоне мира и дальнейшего его совершенствования.

В монографии обсуждаются и вопросы развертывания в Арктике масштабных и амбициозных инфраструктурных мегапроектов. Именно здесь были выработаны теоретические представления о территориальных структурах районов нового освоения, в том числе

трассах – наземных автодорожных и железнодорожных магистралях арктического фронта. Эмпирическое обобщение крупных инфраструктурных мегапроектов мировой Арктики, развертывающихся в последние 100 лет, позволило выявить основные драйверы: форсмажорные геополитические обстоятельства; резкие изменения сравнительных мировых цен на природные ресурсы; способность государства осуществлять масштабные мобилизации материальных, финансовых и трудовых ресурсов.

В книге представлены варианты реализации транзитного потенциала России в целях поддержки логистических потоков между Европейским и Азиатским экономическими центрами. Имея в своем распоряжении два мощных территориально-географических ресурса, Транссибирскую железнодорожную магистраль и Северный морской путь, и имея влияние на управление трансграничными логистическими разрывами, Россия должна принять ответственность за развитие эффективных товаропроводящих сетей на основе имеющихся возможностей. Особое внимание уделено рискам развития торгового судоходства по Северному морскому пути и возможным способам их уменьшения или исключения.

Здесь же рассматриваются проблемы и механизмы их решения на территориях и акваториях Дальневосточного и Тихоокеанского секторов Арктики с учетом последних природно-экологических мутаций и вызванных ими социально-экономических трансформаций. Демонстрируется логически объяснимая зависимость между естественно-научными подходами к изучению особенностей обоих секторов данного региона, их биогеоценозов, и специфическими показателями устойчивости в природно-экологическом плане вплоть до комплексной социально-экономической устойчивости развития этих территорий страны. По каждому из изучаемых арктических секторов определяются и рекомендуются приоритетные направления в решении их социально-экономических проблем, интегрирующие эти арк-

тические сектора в тесно взаимосвязанные пространственно-хозяйственные образования.

Политика активизации деятельности государства в АЗРФ усиливает транспортно-сырьевую специализацию Арктики и обеспечивает рост объемов перевозок по СМП. В монографии показано, что принятие пакета документов поддержки предпринимательской активности в Арктике скажется на увеличении грузооборота западной части Арктической зоны, существенно возрастут эффекты функционирования дальневосточных арктических портов в перспективе до 2035 г., что положительно отразится на Чукотской и Северо-Якутской опорных зонах. Но в особенности получит стимул для развития ХАБ Петропавловска-Камчатского при условии организации переработки здесь 160 млн т. транзитных контейнерных грузов, формируемых по встречным перевозкам по направлению Восточная Азия – Западная Европа через СМП.

В монографии подчеркивается, что в последнее время хозяйственное освоение Арктики в глобальном смысле ставит перед руководством России задачи по устойчивому социально-экономическому развитию регионов в Заполярье. В виду этого только при условии непротиворечивого синтеза производственной деятельности и активной вовлеченности населения в хозяйственные процессы регион приобретет поступательный фундаментальный характер в развитии. И здесь большое значение принадлежит росту институтов малого и среднего предпринимательства в каждом субъекте РФ, как одного из основных источников пополнения региональных бюджетов.

В монографии также рассматриваются вопросы безопасного и экологически ответственного судоходства в Арктике с акцентом на ее трансграничный Тихоокеанский сектор, который является предметом для развития делового сотрудничества между Россией и США в зоне Берингова / Тихоокеанско-арктического региона. Приводятся данные о функционировании различных вспомогательных

служб штата Аляска в этой зоне для сопровождения движения судов и обеспечения их безопасности от климатических воздействий, технических аварий и в условиях прочих чрезвычайных ситуаций.

В приложениях приводится весьма знаменательное и важное для жителей Крайнего Севера России выступление легендарного губернатора штата Аляска, США, одного из активных инициаторов развития дружественных и равноправных международных отношений между США и Россией в северо-арктических регионах мира *Уолтера Дж. Хикла* на заседании Общественной палаты Российской Федерации в 2006 г. Также в приложениях представлена выписка из *Итоговой общественной резолюции по вопросам социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации*. Этот документ был составлен по решениям IX Международного форума «Арктика: настоящее и будущее», который прошел в Санкт-Петербурге 5–7 декабря 2019 г. и на котором детально обсуждались проблемы, включенные в эту книгу. И еще одно приложение посвящено весьма интересным и важным для российского читателя высказываниям, подготовленным именно для этой книги, одного из неравнодушных американских граждан – жителя штата Аляска, в которых рассматриваются общие проблемы улучшения и потепления взаимоотношений между Россией и США не только в Тихоокеанском секторе, но и вообще в мире.

Все это непростые вопросы. Насколько авторам удалось ответить хотя бы на некоторые из них – судить читателям. Авторы надеются, что данной книгой они откроют цикл дискуссий, посвященных именно этому «уголку мира», которым является перекресток двух океанов – Северного Ледовитого и Тихого, и двух континентов – Евразийского и Северо-Американского.

И будем также надеяться, что мы сейчас являемся свидетелями не только потепления климата в Арктике, но в отношениях двух великих арктических держав – России и США. Ведь решение арктических проблем нашло весьма позитивное обсуждение во встрече

в Женеве 16 июня 2021 г. Президента России В.В. Путина и Президента США Д. Байдена. В.В. Путин на пресс-конференции после окончания саммита подчеркнул: «...я глубоко убежден, что мы можем сотрудничать и должны сотрудничать по этому направлению. Россия и Соединенные Штаты являются одними из 8 членов Арктического совета, Россия председательствует в этом году в Арктическом совете. И больше того, между Аляской и Чукоткой еще, как известно, проходит известный пролив. С одной стороны США, с другой стороны – Россия. Все это вместе должно подталкивать нас к объединению усилий»<sup>1</sup>.

Не остался без внимания вопрос об усилении роли нашей страны в освоении арктических пространств и на прошедшем во Владивостоке 2–4 сентября этого года Восточном экономическом форуме. Президент Российской Федерации В.В. Путин подчеркнул в своем выступлении на пленарном заседании форума: «Арктика – 18% нашей территории, мировые запасы сырья, нужного не только нашей стране, но и всему миру, всему человечеству. В этом смысле на нас лежит огромная ответственность за то, чтобы рачительно, хозяйски относиться к этим богатствам»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Путин рассказал об обсуждении с Байденом темы Арктики // Прайм. 2021. 16 июня. URL: [https://1prime.ru/state\\_regulation/20210616/833950874.html](https://1prime.ru/state_regulation/20210616/833950874.html) (дата обращения: июня 2021).

<sup>2</sup> Путин высказался о роли Арктики и Дальнего Востока для России // Прайм. 2021. 3 сентября. URL: <https://1prime.ru/regions/20210903/834596643.html> (дата обращения: сентябрь 2021).

# ПРИЛОЖЕНИЯ

## *Приложение 1*

### **Выступление Уолтера Дж. Хикла на заседании Общественной палаты Российской Федерации 23 марта 2006 г.<sup>1</sup>:**

Мне хотелось бы понять, могут ли уроки, которые мы получили на Аляске, пригодиться в России в ответственный момент, когда вы строите свое будущее? Аляска связана с российским народом крепкими узами. Русская кровь течет во многих жителях Аляски, и многие носят русские имена. Некоторые эскимосские племена и у вас, и у нас говорят на одном языке. Ваши традиции – наши традиции. Ваша вера – наша вера. Все наши святые – русские.

Короче говоря, мы одна семья, а не только соседи. Наши народы понимают трудности Севера и возможности, связанные с его развитием. Мы понимаем, о чем вы говорите: «Нет России без Сибири». Сибирь – это ваше будущее. Здесь находится большая часть мировых запасов природных ресурсов, которые смогут удовлетворить высокие потребности будущих поколений.

После того как в 1989 г. спал «ледяной занавес», у северян появилась надежда, что наступило время Арктики. Я верю, что в этой новой эре Россия и Аляска будут работать вместе. Мы можем стать эталоном разумного освоения природных ресурсов, по мере того, как раскрываем богатства миру.

---

<sup>1</sup> См. журнал «Стратегия России». № 4. Апрель 2006 г.

Уолтер Дж. Хикл (Wally J. Nickel) (1919–2010). Губернатор штата Аляска, США в 1967–1971 гг. и 1990–1994 гг. Министр внутренних дел (министр природных ресурсов) в администрации президента США Р. Никсона в 1969–1970 гг. Автор книги, изданной в России: *Хикл У.* Проблемы общественной собственности: модель Аляски – возможности для России? М.: Прогресс, 2004. 355 с.

Под землями и морями Арктики покоится океан нефти, запасы которого могут конкурировать с ресурсами Ближнего Востока. Как в Сибири, так и на Аляске есть большие запасы угля и природного газа. Добыча этих энергетических ресурсов – ключ к свободе человека, повышению качества его жизни и прогрессу на всей земле.

Насколько мне известно, Аляска – единственная собственность, которая принадлежала и России, и Америке. Мы – ваша прежняя колония. В 1867 г. США выкупили Аляску у России, ресурсы стали нещадно эксплуатироваться, а наш народ оставался безграмотным. То есть Аляска была худшим примером капитализма.

Однако за последние 50 лет мы выстроили нестандартную экономическую и политическую систему, которая начала действовать с 1959 г. после присоединения Аляски к федеральному союзу в качестве Штата.

Наша система – нетрадиционна для Америки, потому что земли и ресурсы Аляски являются общей собственностью. То есть это общественная собственность. И я называю Аляску Штатом-собственником. Условием его статуса, который я, будучи молодым, так рьяно лоббировал, было приобретение в собственность штата почти трети территории – 103 млн акров. Для сравнения скажу, что это равняется территории Республики Коми или Магаданской области.

Поэтому экономическую систему Аляски нельзя отнести ни к чисто капиталистической, ни к социалистической. Эта система отвечает требованиям традиционной северной культуры, при которой выживание в суровых условиях зависит от усилий всего народа, а не отдельного человека.

Первые поселенцы наших территорий осознавали, что холодный край диктует коллективность действий, где потребности сообщества превалируют над индивидуальными интересами. Даже сегодня, когда эскимосы привозят добытого кита, они не говорят «мой» кит. Это «наш» кит. И начинается выработанная веками система раздела добычи.

По той же самой причине, согласно Договору о статусе штата Аляска, правительство штата оставляет за собой право собственности на нефть, газ и другие минеральные ресурсы, расположенные на его территории.

Эта модель увенчалась замечательным успехом и побудила меня написать книгу «Проблемы общественной собственности. Модель Аляски – возможность для России?». В книге описываются полученные нами уроки, которые могут помочь России, так как у нас традиционно общие взгляды на общество, а большая часть земель и ресурсы являются общим достоянием.

Поэтому я предлагаю посмотреть на модель Аляски и проанализировать 10 ключевых положений, которые привели к успеху.

### ***1. Минеральные ресурсы являются общественной собственностью и принадлежат всем.***

По мере продвижения Россия выработала свою собственную модель, которая соответствует ее традициям и потребностям. Все больше людей хотят получить доступ к земле, чтобы строить собственные дома, создавать свой бизнес и работать в собственном хозяйстве.

Но вы должны задаться вопросом, как в свое время мы: кто является собственником нефтяных и других минеральных ресурсов, скрытых в недрах земли? Кто берет на себя обязательство заботиться об этих ресурсах?

Мы, на Аляске, полагаем, что владение, управление и защита земли во благо народа – ответственность правительства.

### ***2. Мы добились баланса федеральной и региональной собственности.***

Согласно статье VIII Конституции Аляски общественные ресурсы должны добываться для «максимальной выгоды народа Аляски».

Обычно одна треть дохода от добычи нефти и газа на государственных землях платится в виде налогов федеральному правительству, одна треть – правительству штата, и одна треть сохранена за частным сектором. А вот на федеральных землях Аляски

90 процентов доходов от эксплуатации ресурсов выплачивается штату и 10 процентов – федеральному правительству.

### ***3. Мы заставляем свободных предпринимателей работать в интересах народа.***

Штат поощряет разработку общественных минеральных ресурсов частными предприятиями на благо народа. Частные компании производят разведку и добычу нефти и газа, угля и леса. Они строят трубопроводы и нефтеперерабатывающие заводы.

Мы поощряем частный бизнес, так как он обеспечивает рабочие места для жителей Аляски, заботу об окружающей среде и выплату налогов за использование наших ресурсов – налогов, которые оплачивают все жизненно важные правительственные мероприятия.

Так Аляска поддерживает мост между плановой и рыночной экономикой.

### ***4. Свободное предпринимательство не должно доминировать над остальной частью жизни.***

Свободная рыночная экономика – самая эффективная экономическая система в мире, но ей нужно управлять.

Открытая и конкурентоспособная система направлена на жесточайшую эксплуатацию людей, расточительство ресурсов и приносит разорение окружающей среде. История показывает: если предпринимательству дать полную свободу, то оно само себя, в конечном счете, и уничтожит.

Наглядным примером стала промышленная охота на китов. Без контроля эта добыча оказалась настолько эффективной, что, в конечном счете, мы столкнулись с проблемой исчезновения китов. То же самое ожидало саму китобойную отрасль.

### ***5. Наша цель – достичь гармонии с природой.***

Экологическое движение – не причуда. Это реальность, но ему часто придают слишком узкое значение. Окружающая среда не только природа. Идеальные отношения включает людей, их потребности и природу.

Человек, которому холодно, который голодает и находится без работы, живет в неблагополучной окружающей среде. И пока

мы не победим бедность, мы не изменим положение с загрязнением окружающей среды. Чтобы получить идеальную окружающую среду, нужна здоровая экономика. Нельзя получить только что-то одно.

***6. Народу нужен сильный руководитель, а каждому региону – сильный губернатор.***

Согласно Конституции Аляски сильный и ответственный губернатор наделяется четко сформулированными полномочиями по управлению землями и ресурсами штата.

Он должен принимать самое активное участие в экономической и политической жизни штата, добиваясь высоких доходов от эксплуатации природных ресурсов и использовать их на обеспечение социальных и других важных программ по продлению жизни, строительству инфраструктуры для улучшения экономики штата.

Если частный сектор не соответствует таким обязательствам перед народом или за окружающую среду, губернатор должен найти рычаги, которые могли бы заставить выполнить все требования.

***7. Судебная власть должна поощрять честность.***

Юридическая система должна быть построена на прочной основе закона, а судебная власть должна поощрять честность в правовой системе и уважение между людьми.

Конфликт интересов и этики должен быть разрешен так, чтобы у должностных лиц не было соблазна отдавать даром или воровать общественные ресурсы.

***8. Мы повышаем добавочную стоимость на природные ресурсы до экспорта.***

В отличие от традиционной колониальной экономики, успешный штат-собственник добывается добавочной стоимости на свои ресурсы перед их экспортом.

***9. Мы выступаем против монополий.***

Штат-собственник в лице его руководителей и граждан должен одинаково остерегаться как тех, кто разбазаривает общественные природные ресурсы под лозунгом экономического раз-

вития, так и тех, кто приобретает государственные ресурсы, чтобы не развивать их.

Мы противостояем попыткам крупного капитала установить контроль над нашими землями, затормозить их развитие и монополизировать наши ресурсы.

### ***10. Свобода требует прозрачности и честности.***

Свобода – обязательная составляющая любой просвещенной системы. Она питает человеческий дух, открывает человеческий разум и стимулирует лучшие чувства человека.

Свобода – также средство против коррупции, раковой опухоли, которая уничтожает любую систему независимо от того, насколько хорошо она развита. Свобода диктует прозрачность и честность руководителей, и ей требуются высокие принципы самих людей.

Штат Аляска добился замечательных успехов. Мы имеем устойчивую экономику при отсутствии подоходного налога и налога с продаж в штате. Мы зарезервировали 37 млрд долл. США на резервном счете Фонда наследия Аляски. Мы имеем превосходные результаты по охране окружающей среды.

Наши народы, включая коренные, играют активную роль в политической, экономической и культурной жизни. Перед нами большие возможности для будущего устойчивого развития.

\* \* \*

В заключение я хотел бы сказать, что президент Владимир Путин достоин похвалы за то, что учредил Общественную палату. Я вижу большую потребность в этом институте – и не только в России.

Я много путешествую по миру и вижу, как бедно живут некоторые народы на богатых землях не только в Арктике, но и на Ближнем Востоке, в Африке и в Азии.

Миру нужна надежда. И ваша Палата может этому способствовать.

Когда Аляска и Россия, две территории Земли, которые постигли понимание общественной собственности, продемонстри-

руют, как следует разумно использовать общественные богатства на максимальное благо народа, то в мире не останется никаких законных причин для бедности.

Я вижу, как поднимается Россия.

Природа наградила вашу страну многим. В дополнение к природным богатствам российский народ – самый образованный в мире. Российские ученые, покорившие звезды – слава всего человечества.

У вас редчайший человеческий ресурс. Россия, как и Америка, многонациональна. Я называю Америку смешанной нацией. В нас – не одна кровь. Наша сила заключается в многонациональности. Как и в России.

Будучи давним другом России, я верю в величие вашего народа, готов максимально содействовать его прогрессу и приложить для этого все отпущенные мне Богом силы».

**Итоговая общественная резолюция по вопросам социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации, принятая по решениям IX Международного форума «Арктика: настоящее и будущее», Санкт-Петербург, 5–7 декабря 2019 г.<sup>1</sup>**

9. МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В АРКТИКЕ:

9.2. В целях комплексного развития дальневосточных северо-арктических территорий и акваторий как восточного форпоста Арктической зоны Российской Федерации и укрепления его трансграничных партнерских связей в регионе Берингова пролива со штатом Аляска, США на базе создания российско-американского Совета Берингова / Тихоокеанско-арктического региона (СБТР) рекомендовать:

9.2.1. Российской академии наук, ее территориальным отделениям, а также региональным и ведомственным научным организациям, имеющим отношение к развитию АЗРФ и мировой Арктики, продолжить инициативу по разработке российской национальной и международной российско-американской программ научно-прикладных исследований по региону Берингова пролива и Тихоокеанской Арктики и трансграничному партнерству со штатом Аляска, США;

9.2.2. Экспертам и специалистам АСПОЛ (Ассоциация полярников) оказывать всемерную поддержку Рабочей группе РАТОП (Российско-американское тихоокеанское партнерство) в реализации ее задач, установить с ней тесное сотрудничество в исполнении инициативы по оценке возможности и целесообразности создания СБТР;

---

<sup>1</sup> Итоговая общественная резолюция по вопросам социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации за 2019 год. URL: <http://www.forumarctic.com/upload/conf2020/resolution/Rezolution-2019.pdf> (дата обращения: апрель 2021).

9.2.3. Экспертам и специалистам АСПОЛ совместно с Рабочей группой РАТОП проработать вопрос о возможности создания «Трансграничной особой экономической зоны» на северо-арктических территориях Дальнего Востока и российском побережье Берингова пролива;

9.2.4. Правительственным ведомствам России, ответственным за решение вопросов развития АЗРФ, обратиться к соответствующим государственным структурам США и администрации штата Аляска, а также в международный Арктический совет с предложением о поддержке разработки целевой программы совместных научно-прикладных исследований в трансграничной зоне Берингова пролива и Тихоокеанской Арктики силами российских и американских специалистов в данной области, а также о совместной проработке вопросов по созданию СБТР;

9.2.5. Федеральным органам РФ оказывать существенное содействие региональным администрациям, находящимся в зоне региона Берингова пролива и Тихоокеанского сектора Арктики, а именно – ЧАО, Республики Саха (Якутия) и Камчатского края в усилении деятельности в решении практических вопросов трансграничного российско-американского партнерства;

9.2.6. Данным региональным администрациям поддержать Инициативную Рабочую группу РАТОП в реализации поставленных перед ней задач по изучению возможности и целесообразности создания СБТР в целях рачительного освоения природных ресурсов и устойчивого социально-экономического развития в Тихоокеанском секторе мировой Арктики в интересах обеих стран – России и США;

9.2.7. Руководству АСПОЛ представить все имеющиеся материалы по обсуждению названной выше проблемы на данном Форуме в Государственную комиссию по развитию Арктики, Комитет Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока, Министерство иностранных дел, Министерство по Дальнему Востоку и Арктике и в другие ведомства РФ, курирующие развитие АЗРФ.

В результате проведения сессии «Перспективы российско-американского сотрудничества в регионе Берингова пролива» дан-

ного форума и обсуждения ее пленарных докладов участники заседания определили приоритетные направления реализации названной проблемы в ближайшее время, по которым необходимо оказание существенной помощи со стороны соответствующих федеральных, региональных и общественных организаций:

К этим направлениям относятся:

– Поддержка в организации и разработке национальной и российско-американской программ научно-прикладных исследований по данной проблеме.

– Оказание содействия в деятельности Инициативной Рабочей группы, созданной РАТОП для изучения вопроса о возможности и целесообразности создания Совета Берингова / Тихоокеанско-арктического региона.

Участники сессии выявили большие возможности получения при решении этой проблемы некой «добавленной стоимости», существенной и экономической, и социальной выгоды для обеих стран от развития международного регионального сотрудничества на базе создания СБТР и высказались за продолжение российско-американского диалога и контактов в этом плане.

Необходимо обратить внимание, что новая межрегиональная структура – СБТР по своей сути и механизмам функционирования существенно отличается от других действующих общественных российско-американских организаций, например, того же Российско-американского тихоокеанского партнерства (РАТОП). Она должна органично дополнить, сфокусировать и сконцентрировать свою деятельность на конкретном и проблемном трансграничном регионе на стыке Тихого и Северного Ледовитого океанов и Евразийского и Северо-Американского континентов, в этом крупнейшем тихоокеанском пространственном образовании, но не дублировать действия других международных организаций Арктики. Участники высказались также за вовлечение в диалог по данному региону других заинтересованных структур и организаций России и США, сосредоточив внимание на создании механизмов регулярного обмена между странами лучшими практиками в решении экологических и социально-экономических проблем.

## Отношения между США и Россией – взгляд из Аляски<sup>1</sup>

Необходимо еще раз коснуться проблемы отношения между Россией и США, так как этот вопрос не дает покоя всем здравомыслящим и честным гражданам США, и в особенности – аляскинцам.

Россию и США разделяет расстояние всего в 88 км. У коренных жителей Севера Аляски и Алеутских островов есть кровные родственники по обе стороны границы. Мы разделяем общую окружающую среду и наши береговые линии граничат с некоторыми из самых продуктивных океанов в мире, с Беринговым, Чукотским и Бофортским морями.

Сотрудничество имеет для нас важное значение. На протяжении многих лет мы работаем с нашими соседями, чтобы обеспечить устойчивое будущее для нашего народа. Кроме того, мы надеемся, что благодаря сотрудничеству мы сможем помочь показать путь к лучшему будущему для всех нас, далеко за пределами наших собственных границ. Оценивая отношения между народами, мы должны начать с народа. В разгар холодной войны и американцам, и рус-

---

<sup>1</sup> Автор Приложения 3 – Пол Фуз (Paul Fuhs). Он был в течении 10 лет мэром Уналаски, штат Аляска (Unalaska, Alaska), столицы алеутской общины, которая исторически была центром деятельности по добыче меха российскими колонистами. В настоящее время Уналяска является рыбным портом номер один в США. Работал коммерческим специалистом в Беринговом море и Северном Ледовитом океане, специализируясь на реагировании на чрезвычайные ситуации. Он также занимал должность Комиссара (Министра) по региональной и международной торговле штата Аляска. В последнее время он занимал пост Президента совета директоров Морской биржи Аляски, которая предоставляет услуги по слежению за судами и реагированию на чрезвычайные ситуации в Арктике. Он также является экспертом-консультантом по развитию портов штата Аляска и в настоящее время исполняет функции общественного координатора штата по изучению возможностей создания американско-российского Совета Берингова / Тихоокеанско-арктического региона (СБТР).

ским говорили не доверять и бояться друг друга. Американская пропаганда представила русских как бессердечных, экспансионистских коммунистов. Российская пропаганда представила американцев как расистских, империалистических капиталистов.

Потом у вас появилась Гласность, и мы смогли встретиться друг с другом, человек с человеком. Аляскинцы и дальневосточные россияне лидировали в таянии ледяного занавеса между нашими странами, благодаря частым культурным, образовательным и научным миссиям. С обеих сторон мы были ошеломлены, когда узнали при наших встречах, что не было почвы ни для какой личной вражды между нами, и что у нас было так много общего.

С обеих сторон Берингова пролива мы живем в малонаселенных районах, содержащих огромные запасы природных ресурсов, на которых основываются наши экономики. Мы также полагаемся на охоту, рыбалку и выращивание собственной пищи, что дает нам прямую связь с землей и водами, которые мы должны защищать.

Самое главное, мы все вместе должны искать мирное и продуктивное будущее для наших семей. Наши дружественные отношения вырастают из истории нашего «уголка мира», которая просто удивительна. Во время последнего ледникового периода ваши северные народы пересекли Берингов мост из России и дали жизнь нашим северным народам. Почти непрерывное потепление Земли с тех пор дает свой собственный набор проблем, решение которых также требует нашего сотрудничества сегодня.

Следующей волной русской миграции на Аляску были охотники, промышленники, ищущие мех аляскинских животных. Их методы общения с нашим коренным народом, в частности – с алеутами, были откровенно жестокими. Но они принесли русские культурные традиции, которые, несмотря на дальнейшее владение Америкой штатом Аляска, продолжают и по сей день, в том числе празднование русского Рождества, христианское религиозное верование и главные церковные торжества. Через браки между колонистами и коренными жителями русская кровь по-прежнему течет во многих наших алеутах.

Конечно, наша лучшая и самая известная история сотрудничества была во время Великой Отечественной войны против немецкого

фашизма. Аляска сыграла ключевую роль в программе лизинга, которая осуществляла важнейшие военные поставки российским войскам.

В это время в 1944 г. мой отец участвовал в битве при Бульге в качестве сержанта армии США. Русская жена в вашей военной песне «Темная Ночь», это была и моя мать – американка, которая ждала моего отца, и молилась, чтобы он вернуться с войны живой. Хотя он был ранен в шею, он выжил, и это причина, по которой я здесь сегодня. Я вспоминаю, как он смотрел антироссийские новости по телевизору и задавался вопросом, почему мы перестали дружить с нашими боевыми союзниками во время войны? Конечно, не уйти от того, что все международные отношения должны также рассматриваться и с политической точки зрения. Но почему именно там все разрушается? Оправдывают ли эти политические соображения позицию не работать вместе, как иногда заявляет наш новый президент Байден?

Холодная война между США и СССР была основана на противостоянии о битве коммунизма против капитализма, и наоборот. Но вот уже нет коммунистического СССР, есть капиталистическая Россия, но почему эта война опять так резко ожила? Последний раз, когда я был в России, я видел процветающие предприятия и магазины. Да, в России есть олигархи и неравенство доходов, но они есть и в США. Мы в настоящее время имеем такую же ситуацию с олигархатом различных бизнес-корпораций, которые практически срослись с высшими чиновниками в регионах и стране. К ним подключились и такие корпорации как, например, Twitter, Facebook и Google, которые практически отменили свободу слова и манипулируют голосами американцев. Они собирают все типы информации об американцах, включая то, что мы покупаем, что мы говорим и кто наши друзья. Затем они приносят эту информацию правительству, чтобы оно могло выявить людей с различными точками зрения, и в особенности тех, кто против политики правящего режима. Теперь они называют этих людей «внутренними террористами». Наш Капитолий теперь окружен заборами, колючей проволокой, как какая-то страна третьего мира. Это сцены, напоминающие произведения Джорджа Оруэлла.

Учитывая нынешнюю ситуацию в США, я уверен, что ни одна из сторон не может претендовать на моральную высоту и использо-

вать это как предлог, чтобы не работать вместе там, где это взаимовыгодно. Наша политика не оправдывает той пропаганды против России, которая сейчас набирает силу в США. Было так обидно слышать, как президент Байден в годовщину воссоединения Крыма с Россией сказал, что «Крым – это Украина». Любой серьезный американский студент из русской истории знает, что этого никогда не случится. На Аляске мы знаем кое-что о крымской истории. 150 лет назад Россия продала Аляску США за 7 млн долл. Другой участник торгов, Англия, предложил 11 млн долл. Почему она не была продана им? Видимо, за этим стояла какая-то политическая интрига. Может быть, Россия просто не хотела иметь дела с Великобританией, даже за большие деньги, так как эта страна активно участвовала на стороне Турции в Крымской войне? Крымская война 1853 г., связанная с попыткой отделить Россию от ее единственных южных морских портов, за которые Екатерина Великая так доблестно сражалась, чтобы отобрать их у Османской (мусульманской) империи, была выиграна Россией. Наряду с Черноморским флотом в Севастополе мысль о том, что Крым снова будет передан Украине, просто бредовая.

Я посетил Крым три года назад в качестве туриста только для того, чтобы увидеть ситуацию для себя. Я никогда не говорил ни с какими правительственными чиновниками, но каждый человек, которого я встречал, от таксистов, официантов, барменов и экскурсоводов, все говорили, что они русские и не заинтересованы в том, чтобы быть частью Украины, которую они считали полностью коррумпированной. Тем не менее, ситуация в Крыму используется для оправдания масштабных экономических санкций против России, при этом Россия вводит контрсанкции против США. Изменило ли это единую политику со стороны какой-либо страны? Мой ответ – нет. Но кому это больно? На самом деле, только людям с обеих сторон.

Когда Америка ввела санкции против американских нефтяных компаний, работающих в России, они ударили не только по российскому бизнесу, но и по америкаскому также. Многие из наших аляскинских нефтедобытчиков с опытом работы в Арктике потеряли миллионы долларов в ценных бизнес-контрактах, которые они имели, работая на Сахалине и в других частях России. Ирония

заключается в том, что большинство из этих компаний предоставляют технологии, которые делают разведку и добычу нефти более экологически безопасными. В то же время, санкции открыли двери для китайских компаний, чтобы прийти и занять место американских. Это то, чего мы хотели?

Наши аляскинские рыбаки также пострадали, когда были введены российские санкции на сельскохозяйственную продукцию, и мы теперь теряем, например, по 14 млн долл. в год от продаж лосолевой икры в Россию. Кроме того, ограничения на визы и закрытие посольств и консульств сделали очень трудным для нас иметь значимую торговлю и туризм с нашими российскими коллегами. Так что же это такое? Никто не верит, что между США и Россией будет какая-либо военно-морская война. Между США и Россией, имеющих более 90% из всего арсенала ядерного оружия на земле, фактическая война немыслима. Тем не менее, политики по-прежнему продолжают использовать эту «карту» в своей пропаганде и продолжает настаивать на конфликте. Среди политиков из наших правящих политических партий в США стало популярно обвинять Россию практически во всех смертных грехах. Во время попыток начать процесс импичмента президента Трампа Россия была упомянута 46 раз прокурорами, хотя Россия, очевидно, не имеет ко всем этим обвинениям никакого отношения.

Так что же нам делать? В Арктике мы предлагаем принять четкую, совместную программу того, над чем мы можем работать вместе сейчас. И есть много работы, нужно действительно сделать что-то реальное, хотя бы связанное с устойчивым развитием, о чем без конца заявляют в многочасовых докладах и проектах все стороны. Здесь огромное количество проблем – безопасное и эффективное судоходство по Северному морскому пути, совместное управление рыбными запасами, которые продвигаются все дальше на север из-за изменения климата, экологически чистые горнодобывающие и нефтяные разработки, лучшие практики в области технологий использования возобновляемых источников энергии, реакция на таяние вечной мерзлоты, совместная борьба с разливами нефти и

реагирование на чрезвычайные ситуации, восстановление нормальной дипломатической и визовой практики и другие.

Одним из наиболее важных вопросов, с которыми нам необходимо совместно бороться, является организованная попытка группы стран южных широт, активно использующих южные морские коммуникации и проливы, закрыть освоение арктических ресурсов, в первую очередь – углеводородов под знаменем борьбы с изменениями климата путем отказа в финансировании и бойкота судоходства по Северному морскому пути. Эта ложная кампания не будет означать, что даже на одну каплю меньше нефти будет произведено и сожжено. Она будет просто производиться где-то в другом месте в интересах этих «борцов» за чистую экологию. Эта дискриминация в отношении Арктики является чисто политическим позерством и попыткой могущественных банков и компаний, которые ничего не знают об Арктике, «позеленить» свой имидж. Мы должны победить это любой ценой.

Чтобы помочь активизировать весь комплекс программ сотрудничества в Тихоокеанской Арктике, жители Аляски и Дальнего Востока предложили создать Совет Берингова / Тихоокеанско-арктического региона (СБТР) на примере много лет существующего и показавшего свою эффективность Совета Баренцева / Евроарктического региона (СБЕР), который объединяет национальных, региональных и местных лидеров в этой организации, работает над решением актуальных проблем и возможностей с реальными результатами. Это будет полностью совместимо с председательством России в Арктическом совете в 2021–2023 гг., особенно с Рабочей группой по устойчивому развитию, которую она также возглавит в эти годы.

Конечно, это амбициозные планы, и трудно поверить, что мы сможем достичь каких-то существенных результатов в их исполнении в нынешних условиях в ближайшее время, но мы должны попытаться. И если на этом примере мы сможем показать ценность сотрудничества между нашими странами хотя бы в Тихоокеанском секторе Арктики, это будет знаком благословения свыше, и даст надежду не только людям нашего региона, нашим странам, но и всему миру.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Арктика: настоящее и будущее / IX Международный форум (2–3 декабря 2021, Санкт-Петербург). URL: <http://www.forumarctic.com/conf2019/> (дата обращения: апрель 2021).
2. Арктический совет. 2021. URL: [arctic-council.org/ru](http://arctic-council.org/ru) (дата обращения: май 2020).
3. *Байерз М.* Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады: прошлое, настоящее, желаемое будущее // Вестник Московского университета. Серия 25. Международные отношения и мировая политика. 2011. № 2. С. 92–128.
4. *Бакланов П.Я., Мошков А.В., Романов М.Т.* Территориальная организация хозяйства в долгосрочном развитии российского Дальнего Востока // Ученые записки ЗабГГПУ. 2013. № 1 (48). С. 143–155.
5. Берингово море. 2021. URL: [http://www.earth06.narod.ru/t\\_ocean/2.htm](http://www.earth06.narod.ru/t_ocean/2.htm) (дата обращения: февраль 2021).
6. *Блам Ю.Ш., Крюков В.А., Малов В.Ю., Токарев А.Н., Чурашев В.Н.* Оценка перспектив создания Северного широтного транспортного коридора // ЭКО. 2016. № 5. С. 28–43.
7. *Бочарников В.Н., Ермошин В.В., Егидарев Е.Г.* Биоразнообразие прибрежно-морской территории Тихоокеанской России: опыт районирования и получения балльной оценки // Регионы нового освоения: естественные сукцессии и антропогенная трансформация природных комплексов. Хабаровск: ИВЭП ДВО РАН, 2017. С. 56–60.
8. *Булдакова Ф.Т.* Анализ социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) по основным макроэкономическим показателям // Экономика, бизнес, инновации: сб. ст. III Международ. науч.-практ. конф. (20 мая 2018 г., Пенза). МЦНС «Наука и просвещение», 2018. С. 17–20.
9. *Бунин И.* Перспективы порта, связанные с интеграцией в систему Севморпути // Морские вести России. 2019. 26 ноября. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1688/81547/> (дата обращения: май 2021).
10. Буржуазная региональная теория и государственно-монополистическое регулирование размещения производительных сил (критический анализ) / под ред. А.Д. Сапожникова. М.: Мысль, 1981. 252 с.

11. В 2024 году на Камчатке начнут строить глубоководный контейнерный терминал // Тихоокеанская Россия. 2019. 6 июня. URL: <https://to-ros.info/?p=77223> (дата обращения: май 2021).
12. В Пекине презентовали проекты «Белкомура» и глубоководного района порта Архангельск // ТАСС. 2017. 4 сентября. URL: <https://tass.ru/ekonomika/4529950> (дата обращения: май 2021).
13. *Вороненко А.В., Краснопольский Б.Х., Фуз П.Н.* Совет Берингова / Северо-Арктического тихоокеанского региона: инициативная рабочая группа // *Пространственная экономика*. 2019. Т. 15. № 3. С. 186–190. <https://dx.doi.org/10.14530/se.2019.3.186-190>
14. Выступление и ответы на вопросы СМИ Министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова в ходе совместной пресс-конференции с Министром иностранных дел Исландии Г.Т. Тордарсоном по итогам XII Министерской сессии Арктического совета / Министерство иностранных дел Российской Федерации. 2021. 20 мая. URL: [https://www.mid.ru/ru/foreign\\_policy/news//asset\\_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4739617](https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news//asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4739617) (дата обращения: май 2021).
15. *Галанин А.В.* Берингия: прошлое и настоящее. 2006. URL: <http://ukhtoma.ru/rhythm1.htm> (дата обращения: март 2021).
16. *Германенко О.А.* Определение времени вступления поездов на переезд в зависимости от скорости их движения. Часть 3 // Сборник научных трудов ДонИЖТ. 2006. № 7. С. 61–70.
17. *Головизнин А.А.* Развитие портов российской Арктики / Морстройтехнология. 2020. URL: [https://morproekt.ru/attachments/article/1116/arctic\\_projects\\_2020\\_plus.pdf](https://morproekt.ru/attachments/article/1116/arctic_projects_2020_plus.pdf) (дата обращения: март 2021).
18. Два угольных проекта на Таймыре – две судьбы // PortNews. 2020. 6 февраля. URL: <https://portnews.ru/digest/print/21544/?backurl=/digest/> (дата обращения: апрель 2021).
19. *Демьяненко А.Н.* О декомпозиции экономического пространства в пределах Дальневосточного макрорегиона // Регионалистика. 2018. Т. 5. № 2. С. 5–20. <https://doi.org/10.14530/reg.2018.2.5>
20. *Демьяненко А.Н., Прокапало О.М.* Декомпозиция национального экономического пространства: тенденции и прогноз // Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник. Вып. 13. М.: ИНИОН РАН, 2018. Ч. 2. С. 854–857.
21. *Ерохин В.Л.* Северный морской путь и арктические транспортные коридоры: проблемы использования и прогнозы коммерциализации грузоперевозок // Маркетинг и логистика. 2017. № 6 (14). С. 22–44.

22. *Заостровских Е.А.* Морские порты Хабаровского края как полюса экономического роста // *Пространственная экономика*. 2017. № 4. С. 170–183. <https://doi.org/10.14530/se.2017.4.170-183>

23. *Заостровских Е.А.* Угольные порты Ванино и Восточный и их влияние на экономику региона // *Проблемы развития территории*. 2020. № 1 (105). С. 78–92. <https://doi.org/10.15838/ptd.2020.1.105.6>

24. *Зикунова И.В.* Гарантии и компенсации лицам, работающим в районах крайнего севера и приравненных к ним местностях, в контексте стимулирования предпринимательской активности в регионе // *Экономика Востока России*. 2020. № 1 (12). С. 31–33. <https://dx.doi.org/10.25801/SRC.2020.84.72.010>

25. *Иваненко М.А.* Реализация транзитного потенциала Российской Федерации на основе развития международных транспортных коридоров // *Вестник университета*. 2017. № 4. С. 120–124.

26. *Иванов А.А., Легоньков А.К., Молодцов В.П.* Передача данных с устройств оборудования переезда аппаратурой АПК-ДК при отсутствии физической линии и круглосуточного дежурства // *Автоматика на транспорте*. 2016. Т. 2. № 1. С. 65–80.

27. Интервью Посла по особым поручениям МИД России Н.В. Корчунова / Министерство иностранных дел Российской Федерации. 2019. 29 ноября. URL: [https://www.mid.ru/arkticskij-sovet/-/asset\\_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/3925387](https://www.mid.ru/arkticskij-sovet/-/asset_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/3925387) (дата обращения: апрель 2021).

28. Итоговая общественная резолюция по вопросам социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации за 2019 год. URL: <http://www.forumarctic.com/upload/conf2020/resolution/Rezolution-2019.pdf> (дата обращения: апрель 2021).

29. *Катцов В.М., Порфирьев Б.Н.* Климатические изменения в Арктике: последствия для окружающей среды и экономики // *Российская Арктика: современная парадигма развития* / отв. ред. А.И. Татаркин. СПб.: Нестор-История, 2014. С. 197–222.

30. *Комиссина И.Н.* Арктический вектор внешней политики Китая // *Проблемы национальной стратегии*. 2015. № 1. С. 54–74.

31. Комитет Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока. URL: <http://www.komitet2-1.km.duma.gov.ru/Novosti-Komiteta/item/26073199/> (дата обращения: апрель 2021).

32. *Космачев К.П.* Пионерное освоение тайги (экономико-географические проблемы). Новосибирск: Наука, 1974. 144 с.

33. *Краснопольский Б.Х.* Инфраструктура в системе регионального хозяйственного комплекса Севера. М.: Наука, 1980. 140 с.

34. *Краснопольский Б.Х.* Регион Тихоокеанской Арктики и Берингова пролива: трансграничная кооперация в хозяйственном освоении и решении природно-экологических проблем // Проблемы обеспечения экологической безопасности и устойчивое развитие арктических территорий: сб. мат-ов (24–28 июня 2019 г., Архангельск). Архангельск, 2019. С. 547–552.

35. *Лазарев В.А.* Северный морской путь как фактор притяжения товарных потоков из Северо-Восточной Азии // Регионалистика. 2019. Т. 6. № 6. С. 77–87. <https://dx.doi.org/10.14530/reg.2019.6.77>

36. *Лазарев В.А., Фисенко А.И.* Транзитный потенциал Северного морского пути // Морские интеллектуальные технологии. 2020. № 1 (47). С. 257–261.

37. *Ламин В.А., Тимошенко А.И.* Роль транспортных путей в освоении Сибири // Уральский исторический вестник. 2012. № 2 (35). С. 37–47.

38. *Ланто Г.М.* Концепция опорного каркаса территориальной структуры народного хозяйства: развитие, теоретическое и практическое значение // Известия АН СССР. Серия географическая. 1983. № 5. С. 16–28.

39. Ласуэн Х.Р. Урбанизация и экономическое развитие: временное взаимодействие между географическими и отраслевыми кластерами // Пространственная экономика. 2009. № 4. С. 106–125.

40. Лёд тронулся, или зачем Россия вкладывается в Арктику? // Аргументы и факты. 2018. 13 декабря. URL: [https://aif.ru/money/economy/lyod\\_tronulsya\\_zachem\\_rossiya\\_vkladyvaetsya\\_v\\_arktiku](https://aif.ru/money/economy/lyod_tronulsya_zachem_rossiya_vkladyvaetsya_v_arktiku) (дата обращения: апрель 2021).

41. *Леонов С.Н.* Преференциальные режимы созданных локальных точек роста и их влияние на экономику Дальнего Востока // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2020. Т. 13. № 3. С. 28–45. <http://dx.doi.org/10.15838/esc.2020.3.69.3>

42. *Леонов С.Н., Заостровских Е.А.* Влияние портов Северного морского пути на формирование очаговых зон освоения восточной Арктики // Арктика: экология и экономика. 2021. Т. 11. № 1. С. 6–18. <http://dx.doi.org/10.25283/2223-4594-2021-1-6-18>

43. *Леонов С.Н., Заостровских Е.А.* Потенциал восточной Арктики как катализатор развития Дальнего Востока России // Арктика: экология и

экономика. 2019. № 4 (36). С. 4–15. <http://dx.doi.org/10.25283/2223-4594-2019-4-4-15>

44. *Леонов С.Н., Заостровских Е.А.* Развитие Северного морского пути и рост активности КНР в Арктике как предпосылки усиления транспортного каркаса Дальнего Востока // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 2. С. 54–70. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.2.54>

45. *Лист Ф.* Национальная система политической экономии. М.–Челябинск: Социум, 2017. 451 с.

46. *Луговой А.А., Фисенко А.И.* Трансформация экономических интересов и перспективы развития морских портов Дальнего Востока // Морские интеллектуальные технологии. 2016. № 1-3 (33). С. 344–350.

47. *Лукин Ю.Ф.* Арктические проекты межрегиональной интеграции // Арктика и Север. 2013. № 13. С. 1–19.

48. *Лукин Ю.Ф.* Многоликая Арктика в потоке времени и смыслов. Архангельск, 2019. 241 с.

49. *Лукин Ю.Ф.* Новая «Арктическая лига» как инструмент миротворчества // Арктика и Север. 2020. 19 мая. URL: [http://www.arcticandnorth.ru/news.php?ELEMENT\\_ID=345418](http://www.arcticandnorth.ru/news.php?ELEMENT_ID=345418) (дата обращения: март 2021).

50. *Мацюнг Е.* Дорога на край света // Российская газета. 2018. 25 марта. URL: <https://rg.ru/2018/03/25/reg-urfo/kakie-nadezhdy-perspektivy-i-vozmozhnosti-otkroet-severnyj-shirotnyj-hod.html> (дата обращения: февраль 2021).

51. *Минакир П.А., Краснопольский Б.Х., Леонов С.Н.* Исследования по проблемам развития Дальневосточной Арктики: экономические аспекты // Регионалистика. 2016. Т. 3. № 4. С. 6–19. <https://dx.doi.org/10.14530/reg.2016.4>

52. *Минакир П.А., Леонов С.Н.* Проблемы прогнозирования развития арктических регионов Дальнего Востока // Арктика: экология и экономика. 2015. № 1 (17). С. 10–17.

53. *Минакир П.А., Прокапало О.М.* Экономика Дальнего Востока России: состояние и перспективы // Регионалистика. 2017. Т. 4. № 3. С. 48–56. <https://dx.doi.org/10.14530/reg.2017.3>

54. Минвостокразвития обозначило приоритеты развития каждого региона Арктики / Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. 2020. 20 февраля. URL: [https://minvr.ru/press-center/news/24381/?sphrase\\_id=1336418](https://minvr.ru/press-center/news/24381/?sphrase_id=1336418) (дата обращения: апрель 2021).

55. Минэкономразвития и РЭЦ оценили работу центров поддержки экспорта / Министерство экономического развития Российской Федерации. 2018. 7 февраля. URL: <http://old.economy.gov.ru/minec/about/structure/depMB/201807021> (дата обращения: апрель 2021).

56. Михаил Мишустин утвердил Концепцию председательства России в Арктическом совете в 2021–2023 годах и план мероприятий / Правительство России. 2021. 15 мая. URL: <http://government.ru/news/42186/> (дата обращения: май 2021).

57. *Михайлов А.* Арктический класс. Утвержден план развития Северного морского пути до 2035 года // Российская газета. 2020. 28 января. URL: <https://rg.ru/2020/01/28/reg-szfo/utverzhden-plan-razvitiia-severnogo-morskogo-puti-do-2035-goda.html> (дата обращения: апрель 2021).

58. *Мосунов В.П., Никульников Ю.С., Сысоев А.А.* Территориальные структуры районов нового освоения / отв. ред. К.П. Космачев. Новосибирск: Наука, 1990. 149 с.

59. *Навасардов А.С.* Освоение Северо-Востока СССР в 30-е гг. XX в. Магадан: СВНЦ ДВО РАН, 2004. 211 с.

60. *Нецадин А., Треву Д.-С.* О французском опыте создания полюсов конкурентоспособности // Общество и экономика. 2012. № 5. С. 129–134.

61. *Норкина Е.В.* Договорно-правовые основы сотрудничества России и США в регионе Берингова пролива // Московский журнал международного права. 2016. № 3. С. 127–135. <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2016-3-127-135>

62. О внесении в Госдуму законопроекта о полномочиях госкорпорации «Росатом» в сфере развития и функционирования Северного морского пути и прилегающих территорий: распоряжение Правительства Российской Федерации от 6 июля 2018 г. № 1374-р. URL: (дата обращения: апрель 2021).

63. О создании федерального государственного казенного учреждения «Администрация Северного морского пути»: распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 марта 2013 г. № 358-р. URL: <http://government.ru/docs/843/> (дата обращения: апрель 2021).

64. О Стратегии развития морской деятельности в РФ до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 г. № 2205-р. URL: <http://base.garant.ru/2173572/> (дата обращения: май 2021).

65. О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года: указ Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 г. № 645. URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/45972> (дата обращения: апрель 2021).

66. Об Организационном комитете по подготовке и обеспечению председательства Российской Федерации в Арктическом совете в 2021–2023 годах: указ Президента Российской Федерации от 25 ноября 2020 г. № 740. URL: <https://docs.cntd.ru/document/566417515> (дата обращения: апрель 2021).

67. Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года: указ Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73606526/> (дата обращения: апрель 2021).

68. Об основах приграничного сотрудничества: федеральный закон Российской Федерации от 26 июля 2017 г. № 179-ФЗ. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_220884/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_220884/) (дата обращения: апрель 2021).

69. Об установлении тарифов на услуги ледокольного флота на трассах Северного морского пути: приказ Федеральная служба по тарифам от 26 июля 2005 г. № 322-т. URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=104956> (дата обращения: март 2021).

70. Об утверждении единого плана мероприятий по реализации Основ государственной политики РФ в Арктике на период до 2035 года и Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года: распоряжение Председателя Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2021 г. № 996-р. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/400560856/> (дата обращения: март 2021).

71. Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути: постановление Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2020 г. № 1487. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_362718/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_362718/) (дата обращения: апрель 2021).

72. Об утверждении тарифов на ледокольную проводку судов, оказываемую ФГУП «Атомфлот» в акватории Северного морского пути: приказ Федеральной службы по тарифам от 4 марта 2014 г. № 45-т/1. URL: <http://base.garant.ru/70628464/#ixzz70Y7FpiGj> (дата обращения: март 2021).

73. Об утверждении Транспортной стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Фе-

дерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р (в ред. от 12.05.2018 № 893-р). URL: <https://docs.cntd.ru/document/902132678> (дата обращения: апрель 2021).

74. Орлов И., Корчунов Н., Вассвик Р., Иванов С. Talking Barents: перспективы и форматы сотрудничества / Росконгресс. 2019. 10 апреля. URL: <https://roscongress.org/sessions/iaf-2019-talking-barents-perspektivy-i-formaty-sotrudnichestva/discussion/> (дата обращения: апрель 2021).

75. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу: утверждены Президентом Российской Федерации 18 сентября 2008 г. № Пр-1969. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_119442/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_119442/) (дата обращения: апрель 2021).

76. Павлов В.К., Селин В.С. Проблемы развития грузопотоков Северного морского пути и методы их решения // Вестник УГУЭС. Наука, образование, экономика. Серия: экономика. 2015. № 2 (12). С. 73–80.

77. Пахомов А.А. Общие черты и особенности международного сотрудничества российских регионов // Экономическое развитие России. 2019. Т. 26. № 2. С. 18–23.

78. Перру Ф. Экономическое пространство: теория и приложения // Пространственная экономика. 2007. № 2. С. 77–93.

79. Пилясов А.Н. Закономерности и особенности освоения Северо-Востока России (ретроспектива и прогноз). Магадан: СВКНИИ ДВО РАН, 1996. 145 с.

80. Пилясов А.Н. Сравнительный анализ национальных арктических стратегий // Актуальные проблемы мировой политики в XXI веке: сб. ст. / под ред. В.С. Ягья, М.Л. Лагутиной, Т.С. Немчиновой. СПб.: СПбГУ, 2014. С. 308–341.

81. Пилясов А.Н., Путилова Е.С. Новые проекты освоения российской Арктики: пространство значимо! // Арктика и Север. 2020. № 38. С. 21–43. <http://dx.doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.38.21>

82. Плакиткина Л.С. Анализ и перспективы развития добычи угля в Чукотском автономном округе в период до 2035 года // Горная промышленность. 2016. № 5. С. 27–33.

83. Плисецкий Е.Е. Особенности современного этапа и проблемы пространственного развития арктических регионов России // Управленческие науки. 2019. № 9 (4). С. 32–43. <https://doi.org/10.26794/2404-022X-2019-9-4-32-43>

84. Подведены результаты конкурса «Экспортер года» / Российский экспортный центр. 2019. 21 января. URL: [https://www.exportcenter.ru/press\\_center/news/podvedeny-rezultaty-konkursa-eksporter-goda/](https://www.exportcenter.ru/press_center/news/podvedeny-rezultaty-konkursa-eksporter-goda/) (дата обращения: апрель 2021).

85. Прибрежно-морское природопользование: теория, индикаторы, региональные особенности / под общ. ред. П.Я. Бакланова. Владивосток: Дальнаука, 2010. 308 с.

86. Пространственная парадигма освоения малоизученных территорий: опыт, проблемы, решения / отв. ред. А.И. Татаркин. Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН. 2009. Том 1 и 2.

87. Рабочие тетради. Выпуск 2. Локальные транспортные системы Сибири и Дальнего Востока / Институт регионального консалтинга; Русское географическое общество. М.: Издательские решения, 2018. 322 с.

88. *Рикардо Д.* Начала политической экономии и налогового обложения. М.: Эксмо, 2016. 1040 с.

89. *Розанова Л.И., Морошкина М.В.* Стимулирование развития пропульсивных отраслей как заданный импульс структурных сдвигов // Вопросы безопасности. 2015. № 5. С. 1–20. <https://doi.org/10.7256/2409-7543.2015.5.16539>

90. Россия далеко зашла: США раскрыли цель переброски войск в Арктику // РИА Новости. 2021. 26 марта. URL: <https://ria.ru/20210326/arktika-1602792053.html> (дата обращения: март 2021).

91. Северный форум. URL: <https://www.northernforum.org/ru/> (дата обращения: май 2020).

92. *Славин С.В.* Освоение Севера Советского Союза. М.: Наука, 1982. 207 с.

93. *Славин С.В.* Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М.: Экономиздат, 1961. 302 с.

94. *Смит А.* Исследование о природе и причинах богатства народов. М.: Ленанд, 2017. 864 с.

95. Совет по отношениям США – Россия. URL: <http://www.usrussia.org/home-russian> (дата обращения: апрель 2021).

96. Стабильность климата связали с Беринговым проливом // Лента.Ру. 2012. 10 апреля. URL: <https://lenta.ru/news/2012/04/10/land/> (дата обращения: март 2021).

97. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года: утверждена распоряжением Правительства Рос-

сийской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р. <http://government.ru/docs/35733/> (дата обращения: февраль 2021).

98. Стратегия социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2030 года с определением целевого видения до 2050 года. Якутск, 2016. 310 с. URL: <https://storage.strategy24.ru/files/news/201901/eaaf054cedb511cf86df83136ed26268.pdf> (дата обращения: май 2021).

99. Суини Т. Арктический экономический совет: налаживая связи с бизнес-сообществом // Pro-arctic. 2021. URL: <https://pro-arctic.ru/21/06/2016/expert/22144> (дата обращения: апрель 2021).

100. Тектоника Арктики (обзор работ последних лет). URL: [http://www.wdcb.ru/WDCB/IPY/Arctic\\_tect.ru.html](http://www.wdcb.ru/WDCB/IPY/Arctic_tect.ru.html) (дата обращения: март 2021).

101. Тектоническая карта Арктики / ред. О.В. Петров, М. Пубелье. СПб.: ВСЕГЕИ, 2019. 72 с. URL: [http://vsegei.com/ru/public/our\\_publications/tect\\_Arctic-buklet.pdf](http://vsegei.com/ru/public/our_publications/tect_Arctic-buklet.pdf) (дата обращения: март 2021).

102. ТОР «Беринговский» и Свободный порт на Чукотке показали первые результаты // Дальневосточный капитал. 2016. 3 октября. URL: [https://www.dvkapital.ru/regionnow/chukotskij-avtonomnyj-okrug\\_03.10.2016\\_8827\\_tor-beringovskij-i-svobodnyj-port-na-chukotke-pokazali-pervye-rezultaty.html](https://www.dvkapital.ru/regionnow/chukotskij-avtonomnyj-okrug_03.10.2016_8827_tor-beringovskij-i-svobodnyj-port-na-chukotke-pokazali-pervye-rezultaty.html) (дата обращения: май 2021).

103. ТОР «Камчатка» / Корпорация развития Дальнего Востока. 2016. [https://minvr.gov.ru/upload/iblock/050/Kamchatka\\_.pdf](https://minvr.gov.ru/upload/iblock/050/Kamchatka_.pdf) (дата обращения: февраль 2021).

104. ТОР «Камчатка» / Министерство рыбного хозяйство Камчатского края. 2017. URL: <https://www.kamgov.ru/minfish/tor-kamcatka> (дата обращения: март 2021).

105. Транспортный коридор «Урал промышленный – Урал Полярный»: итоги и перспективы. Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН. 2009. 298 с.

106. Удовиченко А.И., Макаров С.А. Совет Баренцева / Евроарктического региона как механизм регионального сотрудничества Российской Федерации с государствами Северной Европы // Современная экономика: проблемы и решения. 2020. Т. 3. С. 50–60. <https://doi.org/10.17308/meps.2020.3/2323>

107. Факторный анализ и прогноз грузопотоков Северного морского пути / науч. ред. В.С. Селин, С.Ю. Козьменко. Апатиты: КНЦ РАН, 2015. 335 с.

108. *Федосеева И.* «Газпром» закрывает на Ямале 200 километров железной дороги // ZNAK. 2015. 5 июня. URL: [https://www.znak.com/2015-0604/proekt\\_na\\_kotoryu\\_byli\\_potracheny\\_milliardy\\_koncernu\\_ne\\_nuzhen\\_foto](https://www.znak.com/2015-0604/proekt_na_kotoryu_byli_potracheny_milliardy_koncernu_ne_nuzhen_foto) (дата обращения: декабрь 2020).

109. *Фисенко А.И.* Пространственное планирование и прогнозирование развития морских портов и основные экономические тенденции их развития в Российской Федерации // Трансграничная экономика. 2019. № 3. С. 11.

110. *Фисенко А.И.* Северный морской путь: общие и особенные интересы России и Китая // Транспортное дело России. 2017. № 6. С. 108–110.

111. *Фишкин Д.О., Григорьев М.Н.* Реализация минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктической зоны России – как выполнить «майский» указ президента России // Российская Арктика. 2019. № 7. С. 41–48. <https://doi.org/10.24411/2658-4255-2019-10074>

112. *Хаин В.Е., Филатова Н.И., Полякова И.Д.* Тектоника, геодинамика и перспективы нефтегазонасности Восточно-Арктических морей и их континентальное обрамление // Труды геологического института. Вып. 601. М.: Наука, 2009. 240 с.

113. *Хикл У.* Проблемы общественной собственности: модель Аляски – возможности для России? М.: Прогресс, 2004. 360 с.

114. *Ходаренок М.* Арктика под прицелом: почему Россию обвиняют в милитаризации // Газета.Ру. 2021. 23 мая. URL: <https://www.gazeta.ru/army/2021/05/22/13603418.shtml> (дата обращения: май 2021).

115. *Хорев Б.С.* Территориальная организация общества: актуальные проблемы регионального управления и планирования в СССР. М.: Мысль, 1981. 320 с.

116. Шельф наш // Военное обозрение. 2017. 10 февраля. URL: <https://topwar.ru/108897-shelf-nash.html> (дата обращения: февраль 2021).

117. *Шнак А.В.* О развитии транспортно-логистической системы в Арктической зоне Российской Федерации и Мурманской области // Север промышленный. 2012. № 1. С. 18–25.

118. Эксперты: вовлечение МСП в крупные проекты в Арктике нужно включить в КРП губернаторов // ТАСС. 2021. 15 марта. URL: <https://tass.ru/ekonomika/10901781> (дата обращения: апрель 2021).

119. Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation / Arctic Council. 2017. 11 May. URL: <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/1916> (дата обращения: июнь 2018).

120. Alaska and the New Maritime Arctic. A Report to the State of Alaska Department of Commerce, Community and Economic Development / School of Natural Resources and Extension; University of Alaska Fairbanks. 2015. URL: <https://www.commerce.alaska.gov/web/Portals/6/pub/Alaska%20and%20the%20New%20Maritime%20Arctic.pdf> (дата обращения: май 2020).

121. Arctic Council Ministerial. 2021. URL: <https://arctic-council.org/ru/resources/reykjavik/> (дата обращения: май 2021).

122. Arctic Council Strategic Plan 2021 to 2030 / Arctic Council. 2021. 20 May. URL: <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/2601> (дата обращения: май 2021).

123. *Armstrong T., Rogers G., Rowley G.* The Circumpolar North: A Political and Economic Geography of the Arctic and Sub-Arctic. London: Methuen, 1978. 303 p.

124. Barents Euro-Arctic Cooperation. 2021. URL: <https://www.barentscooperation.org/en> (дата обращения: апрель 2021).

125. *Berkman P.A., Vylegzhanin A.N., Young O.R.* Governing the Bering Strait Region: Current Status, Emerging Issues and Future Options // *Ocean Development & International Law*. 2016. Vol. 47. Issue 2. Pp. 186–217. <https://doi.org/10.1080/00908320.2016.1159091>

126. China's Arctic Ambition // *Winnipeg Free Press*. 2014. 25 January. URL: <http://www.winnipegfreepress.com/opinion/editorials/chinas-arctic-ambition-241934391.html> (дата обращения: апрель 2021).

127. Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centers / ESCAP. New York: United Nations Publication, 2002. 100 p.

128. *Fisenko A.I.* Transit Function of Border Territories in the Far East of Russia // *Far Eastern Journal of the Korean Maritime Institute*. 2018. No. 64. Pp. 5–10.

129. *Fujita M.* Mori T. The Role of Ports in the Making of Major Cities: Self-Agglomeration and Hub-Effect // *Journal of Development Economics*. 1996. Vol. 49. Issue 1. Pp. 93–120. [https://doi.org/10.1016/0304-3878\(95\)00054-2](https://doi.org/10.1016/0304-3878(95)00054-2)

130. *Giuliano G., Brien T.* Responding to Increasing Port-Related Freight Volumes: Lessons from Los Angeles / Long Beach and Other US Ports

and Hinterlands // Port Competition and Hinterland Connections. Round Table 143. OECD Publishing. 2009. Pp. 77–108.

131. *Han X., Fang B., Chen D., Sloboda B.* Household-Provided Transportation: An Extension of the TSAs // *Journal of Transportation and Statistics*. 2002. Vol. 5. No. 2/3. Pp. 1–18.

132. *Lazarev V.A., Fisenko A.I.* Potential Benefits of Russian Northern Sea Route in Global Supply Chain // *Advances in Economics, Business and Management Research*. Vol. 38. Pp. 399–404. <https://dx.doi.org/10.2991/ttiess-17.2017.66>

133. Maddison Historical Statistics / Groningen Growth and Development Centre. 2020. URL: <http://www.ggdc.net/maddison/maddison-project/home.htm> (дата обращения: апрель 2021).

134. *Notteboom T., Rodrigue J.-P.* Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development // *Maritime Policy and Management*. 2005. Vol. 32. Issue 3. Pp. 297–313. <https://doi.org/10.1080/03088830500139885>

135. NSR Transit 2013. URL: <http://arctic-lio.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2013.pdf> (дата обращения: май 2021).

136. *Olivier D., Slack B.* Rethinking the Port // *Environment and Planning*. 2006. Vol. 38. Issue 8. Pp. 1409–1427. <https://doi.org/10.1068/a37421>

137. *Perroux F.* Economic Space Theory and Application // *The Quarterly Journal of Economics*. 1950. Vol. 64. Issue 1. Pp. 89–104. <https://doi.org/10.2307/1881960>

138. Reinforcing the U.S. Commitment to the Arctic at the Arctic Council Ministerial / U.S. Department of State. 2021. 19–20 May. URL: <https://www.state.gov/reinforcing-the-u-s-commitment-to-the-arctic-at-the-arctic-council-ministerial-may-19-20-2021/> (дата обращения: май 2021).

139. Reykjavik Declaration 2021 / Arctic Council. 2021. 20 May. URL: <https://oarchive.arctic-council.org/handle/11374/2600> (дата обращения: май 2021).

140. Sustainable Development Working Group. 2021. URL: <https://arctic-council.org/en/about/working-groups/sdwg/> (дата обращения: май 2021).

141. *Suykens F., Van de Voorde E.* A Quarter of a Century of Port Management in Europe: Objectives and Tools // *Maritime Policy and Management*. 1998. Vol. 25. Issue 3. Pp. 251–261. <https://doi.org/10.1080/03088839800000037>

142. The Arctic Institute. 2021. URL: <https://www.thearcticinstitute.org/arctic-maps/> (дата обращения: февраль 2021).

143. The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report / OECD. Regional Development Working Papers No. 2013/13 / Edited by O. Merk. 2013. 183 p. <https://doi.org/10.1787/5k40hdhp6t8s-en>

144. Transport Costs and Specialization // Reshaping Economic Geography: World Development Report 2009. Washington: World Bank Group, 2008. Pp. 170–196. [https://doi.org/10.1596/978-0-8213-7607-2\\_ch6](https://doi.org/10.1596/978-0-8213-7607-2_ch6)

145. Understanding the Arctic as a System / International Arctic Research Center; University of Alaska. 2019. URL: [https://uaf-iarc.org/wp-content/uploads/2019/11/2019-annual-report\\_IARC-FINAL-WEB.pdf](https://uaf-iarc.org/wp-content/uploads/2019/11/2019-annual-report_IARC-FINAL-WEB.pdf) (дата обращения: май 2020).

146. *Wells J.* The Role of Transportation in the US Economy. Presentation to the National Surface Transportation Policy and Revenue Study Commission. 2006. 26 p.

147. *Woodgate R., Peralta-Ferriz C.* The Pacific Gateway to the Arctic: Recent Change in the Bering Strait – Observations, Driving and Implications / University of Washington. 2018. URL: [psc.apl.washington.edu/HLD/Bstrait/Woodgate\\_BeringStrait\\_ASOF\\_Apr2018Final.pdf](http://psc.apl.washington.edu/HLD/Bstrait/Woodgate_BeringStrait_ASOF_Apr2018Final.pdf) (дата обращения: апрель 2020).

148. World Port Index. URL: <https://msi.nga.mil/Publications/WPI> (дата обращения: апрель 2021).

Научное издание

**ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ И ТИХООКЕАНСКАЯ АРКТИКА:  
НА ПЕРЕКРЕСТКЕ ДВУХ ОКЕАНОВ И КОНТИНЕНТОВ**

Ответственный редактор  
доктор экономических наук *Краснопольский Борис Хананович*

Рецензент  
доктор экономических наук *Пахомов Александр Алексеевич*

Ответственная за выпуск *Л.А. Самохина*

Сдано в набор 05.07.21. Подписано к печати 30.08.21.  
Формат 60x90/16. Уч.-изд. л. 12,5.

Институт экономических исследований ДВО РАН.  
680042, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 153, [www.ecrin.ru](http://www.ecrin.ru)